

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
ACCIDENTS DE LA VOIE PUBLIQUE
A PARIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 21 juin 1910, à 4 h. 1/2

PAR

Georges BÉRET

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS

Président : M. AMBROISE COLIN.
Suffragants. { MM. SOUCHON, } *professeurs.*
 { TISSIER }

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1910

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
ACCIDENTS DE LA VOIE PUBLIQUE
A PARIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le mardi 21 juin 1910, à 4 heures 1/2

PAR

Georges BÉRET

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS



Président : M. AMBROISE COLIN.

Suffragants, } MM. SOUCHON, } professeurs.
TISSIER }

PARIS

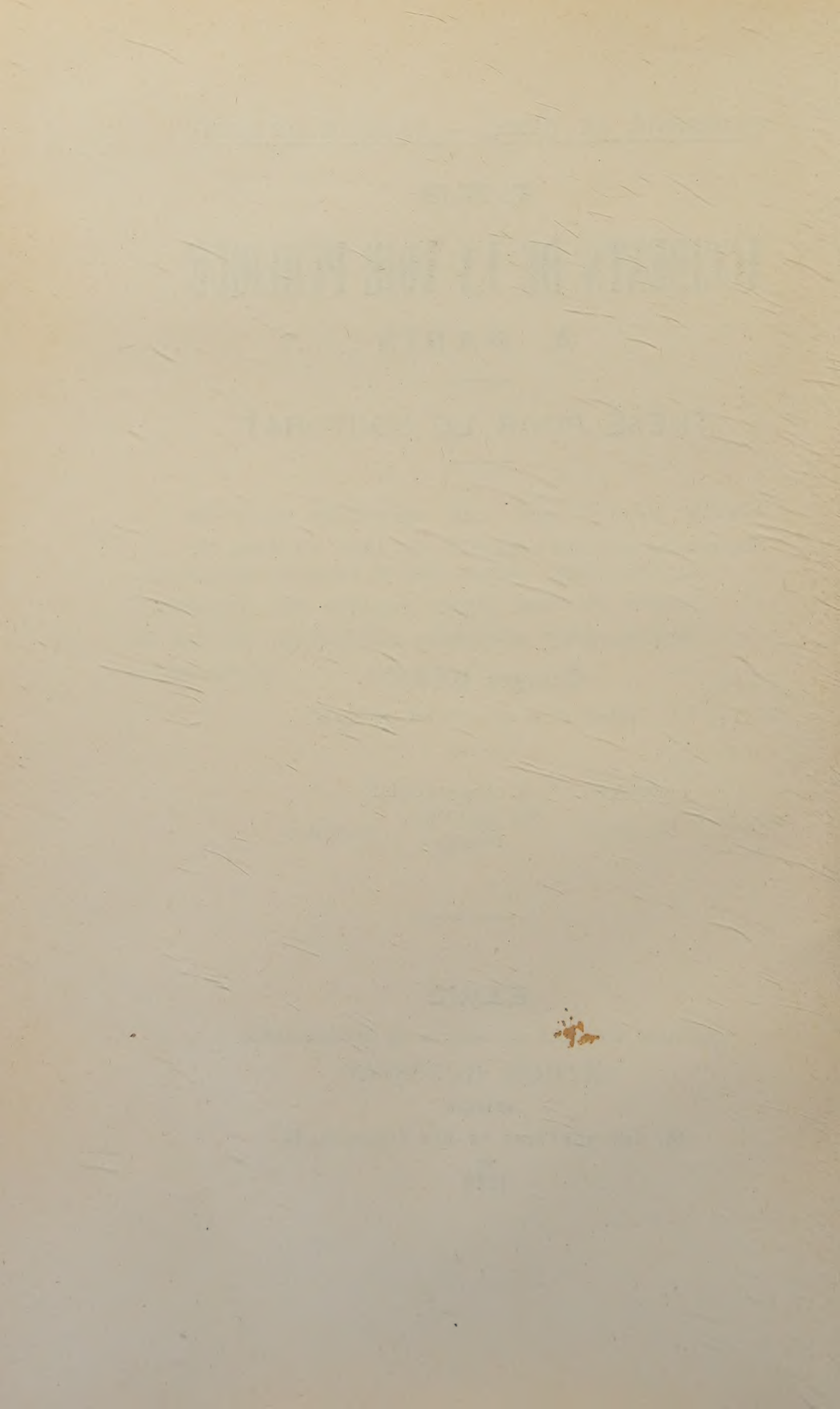
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1910



Les Accidents de la Voie Publique

A PARIS

CHAPITRE PREMIER

LA PROGRESSION DES ACCIDENTS.

Le progrès est l'idole moderne. Il fut une heure où l'orgueil humain crut, par lui, s'affranchir, des lois mêmes de l'humanité. Illusion décevante qui ne devait point résister aux assauts de l'esprit critique. Et si l'on ne parle plus aujourd'hui de faillite de la science, c'est qu'abandonnant les nuées métaphysiques, renonçant au problème des causes premières, la science moderne s'est cantonnée dans la sphère assez vaste, que lui assignait le savant qui la définissait ainsi : la marche du connu vers l'inconnu pour le connaître.

Mais si nous ne songeons plus à demander à la science la solution du problème de la destinée humaine, nul ne conteste la révolution formidable apportée par elle dans notre vie comme dans notre pensée, nul ne songerait, à lui assigner une limite

dans l'ordre des découvertes et de leurs applications.

Le problème moral reste entier pour les philosophes et les moralistes. Que l'idéal poursuivi, soit celui de la beauté morale ou plus simplement du bonheur même de l'homme, il n'est point prouvé que l'actuelle surexcitation des appétits, l'intensité de vie, soit préférable à la vie moins désordonnée, mais plus intense et plus ardente même en son rythme plus calme, que vivaient nos pères. Le *struggle for life*, d'aujourd'hui, le brasseur d'affaires qui anime les solitudes, fait jaillir les richesses du sol, dont la vie n'est qu'une lutte continuelle, qui voulant goûter à toutes les joies humaines, connaît les voluptés après de la domination, de la puissance, de l'orgueil et de la lutte, sans préjudice des jouissances matérielles que l'or précipite en quelque sorte au-devant de ses désirs, ne constitue peut-être pas une synthèse humaine supérieure à celles que nous offre l'histoire, ni un type d'humanité supérieur à celui de ces hommes qui, pour remuer les hommes et les foules, n'eurent qu'à laisser parler leur cœur ; dont l'œuvre et les monuments inspirés par elle, braveront les siècles, alors qu'une nouvelle découverte, déplaçant les centres d'activité et de production, aura fait passer le silence de la mort sur les cités hier encore bruissantes du marteau des forges. Et peut-être l'homme moderne, dont les yeux ont embrassé les divers aspects du monde, connaît-il moins de la nature et de la beauté cachée des choses, que celui

dont le clocher natal et la montagne proche bornèrent toute la vie l'horizon familial.

Cet homme que nos pères ont connu, dont le souvenir reste associé aux souvenirs bénis de l'enfance, cet homme-là n'existe plus. La révolution scientifique du siècle dernier l'a fait disparaître, justifiant, dans une certaine mesure, la doctrine qui veut que les faits économiques commandent aux faits intellectuels et moraux, et les déterminent nécessairement. C'est une division classique dans l'histoire, que celle qui fait finir le moyen âge et commencer les temps modernes, moins à la prise de Constantinople par les Turcs, qu'à la découverte des Indes et de l'Amérique, qu'à Galilée et Christophe Colomb, qu'à l'époque où craquent les vieilles idées dans lesquelles s'était complue jusque-là la pensée de l'homme, comme les limites dans lesquelles s'était enfermée jusque-là son activité. Mais combien apparaît dès lors naturelle la division qui fait commencer l'époque contemporaine moins à la convocation des Etats Généraux de 1789, qu'à la grande épopée française de la Révolution qui va jeter la France à travers l'Europe, précédant de quelques années à peine, la grande révolution scientifique qui va jeter l'Europe à la reconnaissance et à la conquête du monde.

S'il est un fait économique dont on ne saurait exagérer l'importance dans la vie des peuples, ce sont les moyens de transport. Les historiens s'accordent à louer l'habileté des Romains qui, dès la con-

quête d'une province, la sillonnaient de routes admirables, assurant ainsi leur domination en même temps qu'ils dotaient le pays conquis, d'un sérieux moyen de progrès économique. Tant que l'humanité ne connut en fait de moyens de transport que la traction animale et la navigation à voiles, elle somnola dans un demi-progrès économique. Le jour où la découverte de la vapeur, entra dans la sphère des applications pratiques, le progrès économique procéda désormais par bonds de géants. Quoi de très différent dans la vie d'un paysan du temps du règne de François I^{er} et de Louis XVI ? Quelles ressemblances profondes au contraire pourrait-on découvrir entre un paysan de 1840, date où furent mis en circulation sous le règne de Louis-Philippe les premiers chemins de fer, et le paysan de 1940, que le chemin de fer mènera, non plus comme la diligence d'antan au chef-lieu du département, mais à l'autre bout de la France et même de l'Europe, qui verra passer par dizaines chaque jour devant lui les automobiles, et ne se dérangera plus pour contempler au-dessus de sa tête le vol rapide d'un aéroplane ? Le rail civilisateur : tel paraît être le dernier mot de la politique continentale aussi bien que coloniale. L'âpreté avec laquelle un député soucieux de sa réélection demande et exige la construction de chemins de fer dans sa circonscription, n'a d'égale que l'ardeur du gouverneur, soucieux de la prospérité de la colonie qu'il dirige, à obtenir du Parlement métropolitain ou

des délégations, le vote de subsides nécessaires à la création des voies ferrées. « Si vous voulez des colonies riches et prospères, construisez des chemins de fer et encore des chemins de fer... » C'est dans cette conclusion que se rejoignent deux grands coloniaux français et anglais : M. Romme et lord Cromer.

Chaque découverte d'un moyen de transport nouveau est suivi d'une véritable révolution économique. Tant que le navigateur impuissant à se conduire en pleine mer n'ose point quitter de vue la côte, la civilisation reste confinée dans le bassin méditerranéen. La découverte de la boussole va permettre au navigateur de sillonner les mers, d'explorer les continents nouveaux, restés jusque-là mystérieux, connus seulement par les légendes. De cette époque date le commerce international. L'or du Pérou va amener une véritable révolution économique. La suprématie maritime va devenir un des facteurs de la politique internationale. Grâce à elle, la Hollande deviendra une grande puissance jusqu'au jour où l'Angleterre lui ravira l'hégémonie sur mer.

La découverte de la vapeur au début du xix^e siècle devait entraîner une révolution économique bien plus formidable encore, moins peut-être par la substitution de la navigation à vapeur à la navigation à voiles, que par la création des chemins de fer. Certes la navigation à vapeur devait transformer totalement le commerce international. Paris mis à

huit jours de New-York, c'était la possibilité pour les produits américains de venir concurrencer sur le marché européen les produits même de l'Europe. Mais la chose fut demeurée toujours impossible, sans les chemins de fer qui allaient permettre la pénétration et la mise en valeur de pays dont les côtes seules étaient connues. Durant trois siècles, le commerce de l'Europe avec les autres continents fut surtout un commerce spécial. Les « épices des Indes » : tel fut le vocable qui longtemps engloba l'ensemble des productions exotiques, demandées par l'Europe au vieil et nouveau continent, en échange de ses produits manufacturés. C'est le chemin de fer seul qui devait rendre possible l'exploitation des richesses naturelles de l'Amérique, comme de l'Asie et de l'Afrique, et faire de la politique européenne une politique mondiale. Il semble que le progrès humain soit lié au développement même de la sociabilité humaine, et que l'homme voit s'accroître sa force, sa puissance, son bien-être, à mesure que s'accroît le nombre de ceux de ses semblables avec lesquels il entre en relations plus étroites.

La fin du siècle dernier devait voir s'accomplir dans le même ordre d'idées une transformation, trop nouvelle encore pour que nous puissions en saisir déjà les conséquences profondes, dont à vrai dire il ne semble pas qu'elle puisse produire jamais une révolution aussi profonde que celles que nous venons de résumer, mais dont il sera intéressant dans une

vingtaine d'années de rechercher les modifications qu'elle a apportées, moins peut-être dans l'ordre économique, que dans la vie matérielle et morale de l'individu. La découverte du moteur à explosion, d'où est née l'industrie automobile, a doté l'humanité d'un moyen de transport nouveau ; mais encore qu'on nous promette merveille des applications industrielles dans lesquelles paraît-il, cette industrie, née à peine d'hier, va s'engager, il ne semble pas que l'automobile puisse être jamais comparée au point de vue du progrès de la civilisation générale au chemin de fer. Le fait qu'elle emprunte les routes où circulent les piétons, interdit à l'automobile les vitesses réalisées par nos rapides, et il est bien certain que le voyageur pressé, vivant dans une société qui a fait une vérité du vieil adage américain : *Times in money*, ne songera jamais à préférer l'automobile à nos grands rapides, dont le luxe et la commodité bravent les carrosseries les plus élégantes de nos grands constructeurs. Que s'il s'agit des poids lourds, nous en sommes à attendre que les défenseurs les plus exaltés de l'automobile, tentent jamais la preuve qu'un camion automobile, peut transporter à aussi bon marché et aussi rapidement que le plus mauvais wagon de marchandises d'un chemin de fer d'intérêt local, les matières premières que réclament sans cesse sur tous les points du territoire, les besoins du commerce et de l'industrie, comme de l'agriculture ou de la consommation nationale. Ce sont là vérités

qu'il est peut-être bon de répéter et d'opposer, à ceux qui vantent sans cesse l'automobilisme, qui n'admettent point qu'on élève contre lui la moindre critique même justifiée, et qui avoueraient, pour peu qu'on les y pousse, que l'automobile, la plus merveilleuse des inventions, laisse loin derrière elle tous les moyens de transport jusqu'ici connus, et que les productions de luxe dont la France s'est fait une spécialité, comme son agriculture et son industrie, sont peu de chose à côté des centaines de millions que l'automobile doit rapporter, paraît-il, à la France.

Laissons de côté l'application des moteurs à explosion à la navigation aérienne, et il se peut que par là, cette découverte compte un jour parmi les plus précieuses, comme il se peut qu'elle amène dans la vie même de l'humanité, une révolution plus profonde que toutes celles qu'elle a jusqu'ici connues. Revenons à l'automobile, et au début de ces pages, en face des dangers qu'il fait courir et qui, selon nous, nécessitent des mesures nouvelles et exceptionnelles, examinons les titres qu'il aurait à un régime de faveur tel, que nous nous refuserions à entendre les cris de ses victimes, pour ne songer qu'aux bienfaits et aux avantages dont il nous dote.

*
* *

Il serait vain à mon sens de nier, que l'automobile fut, demeure et restera avant tout un sport de luxe, réservé à un nombre restreint de privilégiés

de la vie. J'entends d'ici les objections : Ce sont toujours les mêmes hommes qui se refusent à entendre les leçons de l'expérience et du passé, et qui prétendent fixer une borne au progrès, lui dire : Tu n'iras pas plus loin. Sans remonter jusqu'à M. Thiers et à sa fameuse phrase sur le premier chemin de fer qui ne devait point détrôner les coucous, l'exemple de la bicyclette ne devrait-il pas nous faire réfléchir ; de la bicyclette, autrefois sport de luxe, aujourd'hui entre toutes les mains, servant à l'ouvrier à se rendre à son travail.

Il n'est point douteux que l'automobile tend à se démocratiser, et si nous étions tentés de l'oublier, les auto-taxis seraient là pour nous le rappeler. Nous voyons aujourd'hui des maisons parmi les plus sérieuses, mettre en vente de très élégantes automobiles à 4 places pour 6.500 francs. Mais est-ce à dire pour cela que l'automobile servira jamais à autre chose qu'à la satisfaction d'un plaisir, sera jamais autre chose qu'un luxe ? L'automobile pourra-t-elle jamais se démocratiser, par exemple, au point de servir de moyen de transport pour les grands voyages.

Le prix d'achat d'une automobile est peu de chose par rapport au coût d'entretien : usure des pneus, essence, etc. Demandez à un propriétaire d'automobile, non point à un de ces grands richards qui ne calculent point, mais à un homme jouissant d'une petite fortune, qui a cédé à la mode et au plaisir réel que

procure la possession d'une automobile, ce que coûte le voyage de Paris à Nice, en essence, usure de pneus, etc. Il vous répondra : 1.200 francs. Que si l'on réfléchit que le voyage de Paris à Nice en première classe coûte environ 100 francs, qu'avec un supplément d'une vingtaine de francs on peut avoir une couchette au moins aussi confortable que les plus confortables coussins de la plus luxueuse automobile, on voit de suite la différence. Que s'il s'agit de la rapidité, du temps gagné, ce qui constitue l'argument favori des défenseurs de l'automobile, le chauffard le plus enragé n'oserait tout de même, quel que soit son mépris des gens écrasés comme du danger couru, s'engager à parcourir les trois quarts de la France dans les 14 heures que met le rapide. Reste alors le véritable argument, celui que l'auteur de ces pages comme la plupart de ceux qui dénoncent les méfaits de l'automobilisme, pourrait développer avec autant de chaleur que le plus fervent adepte des joies de l'automobile, pour l'avoir éprouvé lui-même : la joie du voyage en automobile, la santé physique, le réconfort moral, le bien-être qu'il procure.

Arriver en haut d'une côte, embrasser d'un coup d'œil le panorama qui se déroule sous vos yeux, le comparer mentalement avec tel autre qui le rappelle ou avec lequel il contraste, et avant de s'élancer, mesurer le ruban de route que l'on va boire dans cette bonne griserie de la vitesse, la respiration

coupée, souhaitant en quelque sorte l'obstacle que l'on doublera le plus près possible, pour se prouver à soi-même la sûreté de son coup d'œil et de sa main, la docilité de la machine ; et gagné peu à peu par la folie de la vitesse, avoir envie de crier : plus vite, se confondre avec l'âme de la machine qui ronfle joyeusement, alors même que l'on se rend compte, que le moindre éclatement de pneus ferait de vous une pauvre loque humaine, gisant sous la lourde machine morte et homicide à la fois ; puis la griserie tombée, ralentir, et parce que le soleil tape, s'asseoir à l'ombre d'une forêt de pins qui borde la route, fumer une cigarette, être son maître, ne point connaître d'horaire impérieux qui contraigne et limite votre liberté, retrouver toutes les sensations qu'a si bien dépeintes Jean-Jacques Rousseau dans sa page classique sur les voyages à pied, faire une entrée tumultueuse dans quelque village paisible, au grand effarement des poules et des enfants, entrer dans quelque vieille auberge, et l'esprit libre, l'estomac creux, loin des soucis de la dure vie parisienne, manger une bonne omelette au lard, arrosée de quelque vieux vin du cru, découvrir ainsi au hasard des promenades, des vacances, tous les coins pittoresques de notre vieille France, toutes ses beautés insoupçonnées, la variété de ses contrées et de ses richesses, tout ce que ne connaît pas, tout ce que ne connaîtra jamais l'ami qui prend 4 fois par an le rapide Paris-Toulouse ou Paris-Marseille, et évo-

quer ce malheureux dans quelque compartiment de chemin de fer, défendant son coin contre l'envahissement de compagnons d'infortune désireux d'étirer leurs jambes, la face salie par la fumée, la tête vide, l'estomac barbouillé, avec le seul désir d'arriver, d'arriver vite pour demander à l'eau fraîche la fin de ce cauchemar. Quoi de plus délicieux et comment s'étonner que ceux qui participent de ces joies, s'indignent contre ceux qui songent à les leur contester !

Mais qu'est-ce à dire, sinon que voici justifié ainsi ce que j'avais, c'est que l'automobile est, demeure et restera pour ces raisons mêmes, un sport de luxe réservé à quelques privilégiés, et dès lors peut-être n'est-ce point trop demander à ces privilégiés, pour s'assurer la possession tranquille de ce privilège, que de consentir l'obole qui permettra à leurs victimes de ne point mourir de faim.

*
* *

L'un des avantages de l'automobile, a été d'attirer par ses excès, l'attention sur la progression des accidents de la voie publique, la nécessité d'y mettre un frein, et surtout de rendre meilleure la condition vraiment exorbitante du droit commun des accidents. Il n'est point douteux que le développement de l'industrie automobile a considérablement accru le nombre des accidents. Et il n'est point douteux non plus, que la proportion d'accidents causés par les automo-

biles, relativement au nombre d'automobiles mis en circulation, est de beaucoup plus grande, que la proportion d'accidents causés par les voitures à traction animale. Mais il serait souverainement injuste de donner comme conclusion à une étude sur les accidents de la voie publique, un cri de haine contre les automobiles. Encore que cela puisse paraître étonnant au premier abord, le nombre d'accidents causés par les autobus et les tramways est beaucoup plus grand.

Ce qui frappe tout d'abord au début d'une étude sur les accidents de la voie publique, ce qu'il importe de mettre en relief, *c'est l'absence absolue de toute statistique complète* et probante. Dans ce pays de France, où l'amour de la paperasserie est poussé jusqu'à un formalisme qui révolterait les mœurs de pays chez lesquels la liberté est inconnue, où l'on dresse, à propos de tout, des statistiques qui servent à donner de l'importance à des bureaucrates en mal d'avancement, nous en sommes encore à attendre cette statistique si nécessaire, des accidents de la voie publique en France, avec l'indication nette et détaillée du genre de véhicule, cause de l'accident : bicyclette, motocyclette, omnibus, tramways, automobile, etc. Etant donné que chaque accident donne lieu à un procès verbal, que ceux-ci sont centralisés dans les commissariats de police, puis au parquet de chaque tribunal, on se demande comment il peut se faire que l'on ne trouve, ni au ministère de la jus-

tice, ni à celui de l'intérieur ou des travaux publics, la circulaire complète et détaillée dont nous parlons.

Ainsi donc, au début de ces pages qui ont pour but de dénoncer le danger, que constitue la progression des accidents de la voie publique, une première mesure apparaît nécessaire, indispensable, qui permettra au législateur de délibérer en connaissance de cause, avec autre chose que des partis pris et des impressions sentimentales, sur cette matière si délicate : la proposition, par un parlementaire, lors de la prochaine discussion du budget, d'un crédit de cent francs à l'un des chapitres des ministères cités plus haut, à titre d'indication, en vue de faire établir le plus prochainement possible la dite statistique.

C'est parce que cette statistique n'existe point, que j'ai dû limiter cette étude aux accidents de la voie publique à Paris, étant donné que pour cette portion du territoire tout au moins, des documents existent, ou plus exactement des embryons de documents, qui nécessitent dans leur interprétation une réserve sur laquelle je m'expliquerai tout à l'heure. Mais puisque j'ai dit plus haut que les tramways constituent, pour la sécurité des piétons dans les rues de Paris, un danger plus grave que les automobiles, et ceci afin de bien prouver mon absence de tout parti pris à l'égard des automobiles, je tiens à justifier cette assertion par la statistique ci-dessous :

Statistique officielle des accidents de personnes causés par des véhicules divers de 1902 à 1906
dans le département de la Seine.

Renseignements extraits de statistiques fournies par la Préfecture de police.

	1902		1903		1904		1905		1906	
	Nombre d'accidents	Proportion pour 100 véhicu- les	Nombre d'accidents	Proportion pour 100 véhicu- les	Nombre d'accidents	Proportion pour 100 véhicu- les	Nombre d'accidents	Proportion pour 100 véhicu- les	Nombre d'accidents	Proportion pour 100 véhicu- les
Tramways.....	4.267	61.53	4.713	81.37	4.487	59.08	4.295	59.38	4.498	68.09
Automobiles.....	674	49.41	830	49.21	4.036	18.89	4.395	20.88	4.797	23.03
Voitures.....	9.359	20.71	9.961	22.67	8.998	20.84	10.883	24.96	10.736	25.50
Bicyclettes.....	4.996	4.38	4.949	4.30	2.680	4.70	4.929	4.19	2.415	4.30
Total	13.303	6.84	14.453	7.02	13.901	6.69	12.452	7.27	16.446	7.50

Ainsi donc, on le voit par les chiffres ci-dessus, qui viennent confirmer une expérience acquise par de nombreuses affaires d'accidents de la voie publique, plaidés, durant trois années, devant le tribunal de la Seine, les tramways constituent un danger autrement grand que les automobiles pour la circulation des piétons.

Et si, comme je le crois, les accidents causés par ces machines vraiment meurtrières que sont les autobus, véritables bolides lancés à travers les rues de Paris, sont compris dans la rubrique des automobiles et non des tramways, on saisit de suite l'importance de ces chiffres. Le nombre des accidents causés par les tramways est au début double, et quatre ans plus tard, à peu près égal à celui des accidents causés par les automobiles, malgré le prodigieux accroissement de ce dernier genre de véhicules. Et tandis qu'en moyenne, vingt pour cent seulement des automobiles qui circulent à travers les rues de Paris causent des accidents, le nombre d'accidents causés par les tramways est de 68 pour cent ! Il n'y a pas un conducteur de tramways sur deux, qui n'ait causé d'accident. De tels chiffres se passent de commentaires. Ils s'expliquent seulement par le caractère officiel du service public que constituent les tramways et par la mentalité spéciales des watmanns qui considèrent comme leur appartenant la portion de la chaussée qui leur est réservée.

Mais cette statistique appelle une autre constatation d'un ordre plus général, et c'est pourquoi elle devait nécessairement trouver place au début de cette étude. Les excès de certains automobilistes, ont eu l'avantage, d'attirer l'attention publique, sur la nécessité de refondre les règles de droit administratif et civil, en matière d'accidents de la voie publique. Mais ce serait, de la part des juristes et des hommes de cœur qui se sont mis à la tête de cette campagne, une erreur, sur laquelle ils ne permettent d'attirer respectueusement leur attention, que de limiter cette campagne, même aux excès des conducteurs d'automobiles, et à leurs victimes. L'accidenté est digne d'intérêt, que ce soit un tramway, un charretier ou un conducteur d'automobile qui l'ait écrasé. Les principes de droit qui imposent à la victime le fardeau de la preuve, sont aussi iniques et exorbitants du droit commun, que ce soit sous les roues d'un fiacre ou d'un automobile que râle l'accidenté, auquel on demande de recueillir les témoignages qui lui permettront d'établir la faute de son écraseur. Et s'il n'est point admissible, qu'un chauffeur d'automobile, qui a déjà causé deux ou trois accidents, et donné par là la preuve de son imprudence habituelle et du danger public qu'il constitue, puisse continuer à conduire une automobile à travers les rues de Paris, et accumuler accidents sur accidents, il n'est pas plus logique et il est aussi dangereux pour la sécurité pu-

blique, qu'el'on confie une voiture et un cheval, à un homme qui n'a jamais conduit, qui n'a jamais fait preuve d'habileté ou de sang-froid ; ou comme j'ai vu le cas se produire, à un enfant de seize ans, avec ce que cet âge suppose de légèreté et d'insouciance, et dont l'attention se détourne du cheval qu'il a à conduire, pour se fixer tour à tour sur les mille spectacles de la rue parisienne.

* *
*

On ne sera peut-être pas surpris d'apprendre que si la France n'a point de statistique complète en matière d'accidents de la voie publique, cette statistique est par contre dressée chaque année en Allemagne d'une façon détaillée et minutieuse (1).

**Statistique des accidents d'automobiles survenus en
Allemagne du 1^{er} avril au 30 septembre 1907.**

Nombre d'automobiles (motocyclettes, tricycles, automobiles), en Allemagne à cette date : 27.026.

Genre de voitures ayant occasionné des accidents.	Nombre des accidents de tous genres : accidents de personnes et accidents ma- tériels	Total des tués et bles- sés	Nombre de tués et de blessés parmi les tiers
Voitures affectées au trans- port des personnes.	{ Motocyclettes.. 346 { Tricycles..... 18 { Automobiles... 1.799	324 12 1.171	216 8 884
Voitures affectées au transport des marchandises.	{ Tricycles..... 18 { Automobiles.. 83	10 42	7 34
Voitures de genre inconnu	26	11	11
Totaux.....	2.290	1.370	1.160

(1) Toutes ces données sont extraites d'une statistique publiée

Cette statistique, publiée dans le rapport de la Commission de justice devant le Sénat de Belgique, chargée d'examiner les propositions de loi relatives à la responsabilité civile des accidents d'automobile, est ainsi commentée par le rapporteur :

Le nombre des accidents atteint presque le dixième du nombre total des automobiles, 2.290 sur 27.026.

Il est proportionnellement beaucoup plus élevé pour les automobiles que pour les motocycles.

Plus des deux tiers des accidents d'automobiles atteignent des personnes, 1.570 sur 2.290.

Plus de 730/0, c'est-à-dire près des 3/4, des victimes d'accidents, sont des tiers.

Les conducteurs d'automobiles et les personnes se trouvant dans les automobiles ne paient qu'un tribut d'un quart environ au risque d'accident.

Le détail, non reproduit ici, de la statistique distribue comme suit les tués et blessés :

Blessés : 1.519 dont 173 conducteurs, 219 voyageurs d'automobiles et 1.127 tiers.

Tués : 51, dont 9 conducteurs, 9 voyageurs et 33 tiers.

La moyenne par mois des victimes de l'automobi-

dans le *Recueil officiel des statistiques*, par ordre du gouvernement impérial, en prévision de la discussion d'un projet de loi présenté au Reichstag, sur la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles.

lisme pour la période considérée (1^{er} avril au 30 septembre 1906), période de circulation intense, est de :

Blessés : 253, soit près de 10 par jour.

Tués : plus de 8, soit près d'un tué tous les trois jours.

Tués et blessés : plus de 261, soit près de 9 par jour.

D'après une réponse faite par M. Herbert Gladstone, ministre de l'intérieur du Royaume-Uni, à une question posée par un membre de la Chambre des communes, en juin 1907, il y a eu à Londres du 1^{er} novembre 1906 au 30 avril 1907, période d'hiver où la circulation automobile est relativement moins intense, 4.451 accidents d'automobiles pour 24.946 véhicules automobiles. Le nombre des victimes a été d'environ 2.000 blessés et 41 tués.

*
* *

J'ai indiqué les difficultés provenant de l'absence pour la France de toute statistique complète. La *Ligue protectrice contre les excès de l'automobilisme* a essayé de remédier par ses propres moyens à l'absence de toute statistique officielle, et son dévoué secrétaire général, M. Scheikevitch, en relevant les accidents mortels causés par des automobiles et relatés par les journaux, est arrivé du 1^{er} mars au 29 mai à un total de 42 personnes tuées par des automobiles.

On voit de suite ce qu'a d'insuffisant une telle statistique, et nul ne s'en rend plus compte assurément que son auteur, par le fait qu'elle se restreint aux seuls accidents causés par des automobiles, seulement aux accidents suivis de mort immédiate, et surtout à raison de ses sources mêmes : les journaux étant dans l'impossibilité absolue, de connaître et de faire connaître à leurs lecteurs, tous les accidents d'automobile, même mortels, survenus tant à Paris que dans la France entière.

Que si cette statistique paraît insuffisante pour servir de base à une étude comme celle-ci, elle n'en a pas moins produit les résultats qu'en attendaient ses auteurs, en appelant l'attention publique sur les excès de l'automobilisme, sur la fréquence, la gravité, la progression des accidents, en la convainquant de la nécessité de transformer les règles de droit applicables à ces accidents, transformation que la logique fera appliquer rapidement à tous les accidents de la voie publique, quelle qu'en soit la cause.

Une autre statistique, officielle celle-là, a été rédigée par les soins de M. Hennequin pour servir de base aux travaux de la Commission extraparlamentaire nommée en 1903. L'enquête de M. Hennequin s'est étendue à tous les accidents de route, survenus sur tout le territoire de la France, en dehors du département de la Seine, du 1^{er} septembre au 15 octobre 1903.

Nombre d'accidents de personnes relevés en France du 1^{er} septembre au 15 octobre 1908 :

Dans le département de la Seine. 575

Dans les autres départements. 2.580

Total pour toute la France 3.155

Le nombre de 2.580 accidents relevés dans les départements autres que la Seine ne renferme pas de doubles emplois et il représente d'autre part *un minimum*, plusieurs accidents ayant fatalement échappé à la vigilance des enquêteurs. L'auteur en conclut que les accidents de personnes sont très nombreux, dans les conditions actuelles de la circulation. *M. Hennequin estime à 22 ou 23.000 le nombre des accidents de circulation dont les personnes ont été victimes en France pendant l'année 1903.*

Les raisons qui nous ont fait écarter la statistique de M. Schielevitch apparaissent ici plus saisissantes encore. Et tout d'abord nous devons nous demander quelles raisons ou plutôt quelles mystérieuses influences, ont pu interrompre la publication d'une statistique que sa périodicité seulement pouvait rendre précieuse. Si l'on réfléchit que M. Hennequin aboutit pour l'année 1903 à un total de 23.000 accidents, total dont les éléments que nous possédons nous permettront de montrer l'insuffisance, et si l'on réfléchit surtout, qu'en 1903 l'industrie automobile sortait à peine de la période des essais, pour entrer dans une période de pleine production,

on comprend l'argument décisif qu'une telle statistique eût apporté, aux efforts de ceux qui luttent pour les malheureuses victimes d'accidents de la voie publique. Il est bien certain, que lorsqu'une statistique officielle, avec l'autorité qui s'attache à elle de ce fait, nous eût permis de constater que, en 10 ans, 150.000 personnes c'est-à-dire environ la population d'un département, avaient été victimes de l'imprudence des conducteurs de véhicules, rien n'eût empêché le succès d'une campagne, qui fut apparue aussi patriotique, que les campagnes contre l'alcoolisme par exemple.

De la statistique de M. Hennequin, nous retiendrons seulement la proportion de 1 à 5 qu'elle établit entre les accidents dans le département de la Seine et les accidents dans le reste de la France, proportion qui permettra de compléter et d'étendre à l'ensemble de la France, avec toutes les réserves que comportent de tels calculs approximatifs, les conclusions auxquelles nous amènera notre étude des accidents de la voie publique dans le département de la Seine. Il est bien entendu que nous n'acceptons cette proportion que comme un minimum, ainsi que M. Hennequin nous y invite lui-même, lorsqu'il constate que c'est en rase campagne que les accidents d'automobiles sont de beaucoup plus nombreux. On le comprend aisément : quel que soit le désir d'aller vite des propriétaires et des conducteurs d'automobiles,

biles, il trouve un frein dans l'intensité même de la circulation à travers les rues de Paris. En rase campagne, au contraire, rien ne s'oppose aux folles vitesses, que l'obstacle subit qui se présente et que l'on ne peut éviter, parce qu'à raison de l'allure à laquelle on marche, on n'est plus maître de sa machine.

*
* *

L'accident causé par un conducteur de véhicule quelconque, constitue un délit d'une nature spéciale, que prévoient et punissent les deux articles 319 et 320 du Code pénal.

Homicide, blessures et coups involontaires.

ART. 319. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide, ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 50 à 600 francs.

ART. 320. — S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

A défaut donc de statistique administrative, il était possible de découvrir une statistique judiciaire. C'est cette statistique qu'a bien voulu mettre à ma

disposition l'éminent procureur de la République de la Seine, M. Monnier, avec une amabilité dont je tiens à le remercier, et ce sont les résultats de ces statistiques, dépouillées et compulsées avec la collaboration de celui-là même qui les a dressées, le distingué chef du secrétariat du Parquet de la Seine, M. Roth, qui serviront de base à cette étude. Ces statistiques ont un avantage : celui d'une bonne foi absolue. Elles ont un désavantage : le manque de précision. Ce n'est point sur le délit spécial d'accident causé par un conducteur de véhicule, mais sur le délit plus large de blessures par imprudences que portent ces statistiques. Et c'est dans cette rubrique, que rentre par exemple, le fait d'un homme qui en blesse involontairement un autre, en jouant avec une arme à feu. Le distingué magistrat qui rédige lui-même cette statistique depuis sa création, M. Roth, estime que les délits d'accidents causés par des conducteurs de véhicules, représentent environ 8 sur 10 des affaires classées sous cette rubrique. Mais il est bien certain qu'elle est loin de comprendre toutes les affaires d'accidents, et qu'un nombre au moins égal d'affaires n'y figurent pas, soit qu'elles aient été transigées à l'amiable, soit que la victime ne porte point plainte, soit qu'aucun commencement d'instruction n'ait été ouvert par le commissaire de police, et aucune procédure soumise au parquet, soit que l'accidenté ait résolu de porter son affaire devant

les tribunaux civils, la justice de paix ou le tribunal de commerce, où la preuve est moins étroite et la situation de la victime moins difficile. Il est à souhaiter que dans ces statistiques, les accidents de la voie publique forment désormais une rubrique à part, avec l'indication du genre de véhicule qui a causé l'accident : tramway, automobile, voiture hippomobile, bicyclette.

Quoi qu'il en soit, ces réserves et ces précisions faites, les statistiques du parquet nous apportent un élément sérieux d'appréciation et les constatations qu'elles nous permettent de faire justifient la thèse soutenue dans ces pages : C'est que les accidents de la voie publique, constituent un danger public contre lequel le législateur a le devoir de réagir le plus promptement possible, comme il a le devoir de faire cesser l'iniquité flagrante dont sont victimes les malheureux accidentés.

*
* *

Les statistiques examinées portent sur 30 années, de 1879 à 1909. Elles nous permettront de suivre la progression des accidents, à raison des faits qui marquent ces 30 années : l'augmentation de la population, l'intensité de la circulation, l'apparition de nouveaux moyens de transport. Elles comportent par année 3 rubriques :

1° Les affaires classées sans suite, celles où le parquet décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre, la plu-

part du temps parce que la responsabilité de l'accident ne paraît pas établie ;

2° Les affaires terminées par un non-lieu, rendu par le juge d'instruction alors qu'une instruction avait été ouverte ;

3° Les affaires jugées.

ANNÉES	Ensemble des affaires entrées au Parquet		CLASSÉES SANS SUITE	NON-LIEU	AFFAIRES JUGÉES	TOTAL
1879	60.924	Blessures involontaires Homicides par imprudence	1028 dont 25 par auteurs inconnus 2 + 145 morts accidentelles par chevaux, voitures	10 13	159 42	1197 202 } 1399
1880	69.322	Blessures involontaires Homicides involontaires	1496 dont 48 par auteurs inconnus 6 + 233 morts accidentelles par chevaux, voitures	25 22	230 51	1751 312 } 2063
1881	74.471	Blessures involontaires Homicides involontaires	1741 dont 70 par auteurs inconnus 4 + 250 morts accidentelles par chevaux, voitures	25 25	292 77	2058 356 } 2414
1882	76.616	Blessures involontaires Homicides involontaires	2140 dont 328 par auteurs inconnus 229 morts accidentelles par chevaux et voitures	18 17	369 60	2527 306 } 2833
1883	78.630	Blessures involontaires Homicides involontaires	1968 dont 505 par auteurs inconnus 229 morts accidentelles par chevaux et voitures	23 27	430 56	2421 316 } 2737
1884	77.640	Blessures involontaires Homicides involontaires	2272 dont 599 par auteurs inconnus 224 morts accidentelles par chevaux et voitures	63 18	471 56	2806 298 } 3104
1885	78.731	Blessures involontaires Homicides involontaires	2234 dont 488 par auteurs inconnus 122 morts accidentelles par chevaux et voitures	111 46	500 71	2845 239 } 3084
1886	78.569	Blessures involontaires Homicides involontaires	2046 dont 371 par auteurs inconnus 113 morts accidentelles par chevaux et voitures	134 29	531 64	2711 206 } 2917
1887	78.211	Blessures involontaires Homicides involontaires	2192 dont 306 par auteurs inconnus 103 morts accidentelles par chevaux et voitures	138 44	672 67	3002 214 } 3216

ANNÉES	Ensemble des affaires au Parquet		CLASSÉES SANS SUITE	NON-LIEU	AFFAIRES JUGÉES	TOTAL
1888	76.699	Blessures involontaires Homicides involontaires	2788 dont 419 par auteurs inconnus 109 morts accidentelles par chevaux et voitures	167 41	562 73	3517 223
						3740
1889	81.610	Blessures involontaires Homicides involontaires	3095 dont 706 par auteurs inconnus 118 morts accidentelles par chevaux et voitures	141 21	600 81	3896 220
						4116
1890	80.585	Blessures involontaires Homicides involontaires	2917 dont 542 par auteurs inconnus 97 morts accidentelles par chevaux et voitures	47 22	455 49	3419 168
						3587
1891	82.236	Blessures involontaires Homicides involontaires	3062 dont 347 par auteurs inconnus 143 morts accidentelles par chevaux et voitures	36 20	423 48	3521 211
						3732
1892	90.518	Blessures involontaires Homicides involontaires	3476 dont 413 par auteurs inconnus 164 morts accidentelles par chevaux et voitures	76 24	668 59	4220 247
						4467
1893	90.884	Blessures involontaires Homicides involontaires	3305 dont 531 par auteurs inconnus 176 morts accidentelles par chevaux et voitures	122 10	647 64	4074 250
						4324
1894	88.594	Blessures involontaires Homicides involontaires	3064 dont 476 par auteurs inconnus 178 morts accidentelles par chevaux et voitures	79 23	550 35	3693 236
						3929
1895	80.241	Blessures involontaires Homicides involontaires	1993 dont 441 par auteurs inconnus 200 morts accidentelles par chevaux et voitures	50 23	539 71	2582 294
						2876
1896	79.511	Blessures involontaires Homicides involontaires	2797 dont 354 par auteurs inconnus 177 morts accidentelles par chevaux et voitures	101 51	545 51	3443 279
						3722

ANNÉES	Ensemble des affaires entrées au Parquet		CLASSÉES SANS SUITE	NON-LIEU	AFFAIRES JUGÉES	TOTAL
1897	81.454	Blessures involontaires Homicides involontaires	3001 dont 281 par auteurs inconnus 183 morts accidentelles par chevaux et voitures	66 47	767 73	3834 303
						4137
1898	82.598	Blessures involontaires Homicides involontaires	3381 dont 312 par auteurs inconnus 180 morts accidentelles par chevaux et voitures	84 53	584 53	4049 286
						4337
1899	79.232	Blessures involontaires Homicides involontaires	4069 dont 351 par auteurs inconnus 284 morts accidentelles par chevaux et voitures	86 68	690 53	4845 405
						5250
1900	84.852	Blessures involontaires Homicides involontaires	4381 dont 273 par auteurs inconnus 254 morts accidentelles par chevaux et voitures	104 68	778 68	5263 390
						5653
1901	88.238	Blessures involontaires Homicides involontaires	3981 dont 381 par auteurs inconnus 265 morts accidentelles par chevaux et voitures	119 66	771 51	4871 382
						5253
1902	95.592	Blessures involontaires Homicides involontaires	4291 dont 517 par auteurs inconnus 253 morts accidentelles par chevaux et voitures	69 55	763 54	5123 362
						5485
1903	96.584	Blessures involontaires Homicides involontaires	4574 dont 563 par auteurs inconnus 211 morts accidentelles par chevaux et voitures	31 35	802 32	5407 278
						5685
1904	90.251	Blessures involontaires Homicides involontaires	5217 dont 642 par auteurs inconnus 200 par chevaux, voitures, tramways, autos, etc.	57 49	703 50	5977 299
						6276
1905	91.790	Blessures involontaires Homicides involontaires	5248 dont 456 par auteurs inconnus 282 par chevaux, voitures, tramways, autos, etc.	50 101	675 49	5973 432
						6405

ANNÉES	Ensemble des affaires entrées au Parquet		CLASSÉES SANS SUITE	NON-LIEU	AFFAIRES JUGÉES	TOTAL
1906	90.203	Blessures involontaires Homicides involontaires	5147 dont 327 par auteurs inconnus 308 morts accidentelles par chevaux, voitures, tramways, autos, etc.	44 89	691 63	5852 460 6312
1907	94.501	Blessures involontaires Homicides involontaires	4780 dont 280 par auteurs inconnus 369 morts accidentelles par chevaux, voitures, tramways, autos, etc.	51 86	703 69	5534 524 6058
1908	»	Blessures involontaires Homicides involontaires	5690 dont 342 par auteurs inconnus 322 morts accidentelles par chevaux, voitures, tramways, autos, etc.	21 67	797 56	6508 445 6953
1909	»	Blessures involontaires Homicides involontaires	7082 dont 405 par auteurs inconnus 37 + 273 morts accidentelles par chevaux, voitures, tramways, autos, etc.	42 57	852 70	7976 447 8423

*
* *

Cette statistique se suffit à elle-même ; elle est suffisamment probante pour justifier la thèse soutenue dans ces pages, à savoir que les accidents de la voie publique, par leur fréquence et leur gravité, sont devenus pour la sécurité publique, un danger contre lequel il est temps de réagir. Il était naturel qu'une statistique semblable portât sur un long laps de temps. De la sorte, nous pouvons suivre la progression des accidents, avant et depuis l'appar-

rition des automobiles, et nous garder ainsi de toute apparence de parti-pris. Alors même que les automobiles n'auraient pas existé, les accidents devaient fatalement augmenter en nombre, de par l'augmentation même de la population et par suite de la circulation dans les rues de Paris, de par la diffusion du bien-être, les progrès de la richesse publique, le développement de l'industrie et du commerce, la création de nombreuses voies de tramways urbains et suburbains. Mais s'il serait injuste de rendre seule l'automobile responsable de la progression effrayante des accidents durant ces dernières années, il serait puéril aussi, de contester la part qui revient aux automobiles, dans cette progression même.

Et tout d'abord, pour donner à cette statistique toute sa valeur probante, il suffit de la comparer avec la statistique relatée plus haut et émanant de la préfecture de police. Tandis que la statistique de la préfecture de police nous donne pour les cinq années : 1902, 1903, 1904, 1905, 1906 des totaux de : 13.303, 14.453, 13.901, 15.542, 16.136 accidents de personnes, la statistique du parquet ne nous donne pour les mêmes années que des totaux de 5.585, 5.685, 6.276, 6.405, 6.312.

Il est donc évident, que la statistique du parquet, est loin de nous donner le total exact des accidents de la voie publique, survenus à Paris chaque année. Et c'est qu'ainsi que nous l'indiquons plus

haut, tandis que la préfecture de police enregistre tous les accidents de personnes, ayant donné lieu au rapport de l'agent appelé dans chaque accident, pour prendre les noms de l'auteur de l'accident, de la victime et des témoins ; le parquet ne connaît que les accidents ayant motivé une procédure, une enquête du commissaire de police, soit à la raison de la gravité des blessures, soit à la suite d'une plainte de la victime. Il n'a point à connaître, et c'est ce que démontre le rapprochement des deux statistiques, du nombre au moins égal, supérieur même, des accidents, dont la victime ne porte pas plainte, en l'absence par exemple de tout témoignage, lui permettant d'établir une responsabilité, de ceux qui sont transigés à l'amiable avec les Compagnies d'assurance, ou portés devant les tribunaux civils.

Mais c'est à raison même de ce fait, que les chiffres de la statistique du Parquet, ne peuvent donner lieu à aucune contestation, de la part de ces prétendus défenseurs du progrès et du développement de l'industrie française, qui sont bien plus en réalité les défenseurs des Compagnies d'assurances. Encore que bien au-dessous de la réalité, ces chiffres suffisent largement à justifier notre thèse.

Cette statistique a l'avantage, de nous permettre de trancher la question délicate, de la part de l'automobile, dans la progression des accidents de la voie publique. Dès 1879, en effet, les accidents de la voie

publique dans Paris, suivent une progression lente et normale, que suffit à expliquer le développement de la population et de la circulation. Après s'être élevés à 4.116 en 1889, année de l'exposition universelle, ils atteignent en 1892 le chiffre de 4.467, pour redescendre à 3.924 en 1894 et 2.876 en 1895, c'est-à-dire au même chiffre que treize années auparavant, en 1882. A partir de 1898, date de la mise en circulation des voitures automobiles dans Paris, la progression va s'élever de 4.337 pour arriver en 1909 à 8.424, c'est-à-dire doubler en dix ans.

Il ne saurait donc plus être question, de l'argument cher aux défenseurs de l'automobilisme, d'après lequel les voitures hippomobiles seraient aussi dangereuses pour les piétons, que les voitures automobiles. Le simple bon sens, l'expérience quotidienne auraient suffi à juger la valeur d'un tel sophisme. Le voici réfuté par l'autorité de chiffres, dont le caractère officiel est indiscutable. Il reste bien entendu, que cette responsabilité s'étend à tous les véhicules à moteur, et ne saurait pas seulement s'étendre aux voitures particulières, mais aussi et plus encore peut-être aux autobus, aux tramways électriques dont le changement dans le mode de traction a eu, sans aucun doute, une très large part dans une progression, que va mettre en relief d'une façon saisissante une étude plus complète de cette statistique.

Tandis, en effet, que le nombre des affaires entrées

au Parquet est monté en trente ans de 60.924 à 94.501, soit une augmentation de 34 0/0 en trente ans, soit d'un tiers à peine, et cela malgré les délits nouveaux créés chaque jour par le législateur, et qui grossissent d'autant le chiffre des affaires dont le Parquet doit connaître : loi sur les courses, sur les établissements de jeux, sur les fraudes, sur le repos hebdomadaire, sur l'hygiène et la salubrité publique, etc., etc., le nombre des affaires de blessures et d'homicides par imprudence s'est élevé de 1.399 à 8.423, soit une augmentation de 71 0/0. Il n'est point une branche de délits qui ait subi une augmentation semblable.

Et ceci appelle une remarque. Les journaux, durant ces dernières années, ont été remplis d'une campagne contre les progrès et l'audace de ce qu'on appelait l'armée du crime, et le succès de cette campagne dans l'opinion publique a été tel, que la France a dû renoncer à la réalisation de ce rêve humanitaire, qu'était l'abolition de la peine de mort. Sur la valeur du couperet de la guillotine comme exemplarité sociale, nous ne pourrions nous prononcer que dans quelques années, lorsque les statistiques nous auront appris, si les exécutions capitales, ont eu pour conséquence une décroissance quelconque de la criminalité. Mais si cette campagne en faveur du rétablissement des exécutions capitales, a eu pour point de départ, moins une idée morale,

qu'un sentiment très net de la protection et de la sécurité, que la société doit à ses membres, en vue de faire respecter le caractère sacré de la vie humaine, comment se fait-il que la campagne entreprise contre les excès de certains conducteurs de véhicules n'ait point recueilli l'unanimité des suffrages? Prenons le chiffre de 447 homicides involontaires relevés en 1909, et nous savons combien ce chiffre est inférieur à la réalité. Si nous acceptons la proportion établie par M. Hennequin, d'après lequel le nombre des accidents dans Paris représenterait le cinquième environ des accidents dans la France entière, nous arrivons à un total minimum de 2.235 morts, causées par les conducteurs de voitures à cheval ou à moteur. Ce chiffre est de ceux, semble-t-il, qui se suffisent par eux-mêmes. Et comment ne s'est-il point trouvé encore de journaliste pour le publier et le commenter? Chaque jour nos grands journaux consacrent des articles à la question si angoissante de la dépopulation, à la diminution de nos effectifs qui en est la conséquence. Parmi les causes qu'ils signalent de ce fait et qu'ils dénoncent à notre patriotisme, comment n'ont-ils jamais songé à signaler à l'opinion publique, que les accidents de la voie publique enlèvent à la France chaque année, en vies humaines, la valeur d'un régiment sur le pied de guerre. Et combien apparaît ce chiffre, modique, loin de la vérité, si l'on réfléchit que dans les statistiques du Parquet,

figurent comme homicides involontaires, les seuls accidents qui ont entraîné la mort immédiate de la victime, et que ne figurent point dans cette rubrique, les accidents, au moins d'un nombre égal, dans lesquels la mort de la victime n'a suivi l'accident que de huit, quinze jours ou un mois (1). Ajoutons enfin à ce chiffre, le nombre d'hommes enlevés à la production de la richesse nationale, désormais incapables d'aucun travail, infirmes pour la vie, ayant subi à la suite d'un accident, l'amputation d'un bras ou d'une jambe, ou ne pouvant plus marcher qu'avec des béquilles.

Que l'on rapproche le chiffre approximatif ainsi atteint, de la statistique produite à la Chambre au cours des débats sur l'abolition de la peine de mort, relevant, au cours de l'année 1908, 778 assassinats ou tentatives d'assassinat et de meurtre. On se rendra compte alors que l'imprudence de certains « chauffards » constitue pour la sécurité publique un danger autrement redoutable que le poignard des assassins.

(1) Voici en quels termes s'exprime M. Honnorat dans ses commentaires sur la statistique de M. Hennequin, arguments qui s'appliquent également à la statistique du parquet :

« Ce n'est pas en réalité la statistique des morts, mais celle des procès-verbaux relatant un accident mortel. Or, les procès-verbaux étant rédigés immédiatement, la mort n'est mentionnée que lorsque la victime a été tuée sur le coup, ou du moins est morte peu d'heures après l'accident. Lorsque la victime succombe aux suites de sa blessure après un certain délai, la préfecture n'est pas avisée. »

Et que l'on me comprenne bien. Qu'on ne me prête pas de ces exagérations de pensée et de parole dont je crois avoir prouvé, quel soin jaloux j'apportais à les éviter. Mais que l'on mette en regard, d'un côté, les mobiles qui sont à la base de la plupart de ces affaires de blessures ou d'homicides involontaires : la vanité, le snobisme, la griserie de la vitesse, le mépris pour le piéton, état d'esprit que reflète aussi exactement le cocher sur son fiacre que le parvenu sur sa 10 HP, tous sentiments indifférents en eux-mêmes, encore que sans grandeur, dangereux par les conséquences qu'ils entraînent ; de l'autre, les familles en deuil, la femme et les enfants sans pain. Peut-être se rendra-t-on compte alors qu'il est temps d'en finir, avec une sympathie un peu lointaine pour ces victimes d'accidents, que l'on serait tenté de considérer comme la rançon inéluctable de tout progrès, et que c'est la justice en même temps que la sécurité publique, qui exigent que cette question soit portée devant l'opinion et tranchée avec une fermeté et une sévérité pour les écraseurs, qui ne doit avoir d'égale que notre pitié pour leurs malheureuses victimes.

CHAPITRE II

LES RÉFORMES PROPOSÉES.

La progression des accidents établie, et par elle le danger démontré, que fait courir à la sécurité publique cette progression même, la question se pose tout naturellement : Comment enrayer cette progression ?

Et tout d'abord, nous nous trouvons en présence de la solution proposée par ceux qui s'intitulent les défenseurs de nos industries nationales, d'après lesquels toute mesure nouvelle, si bénigne soit-elle, porterait un coup terrible au développement de l'industrie automobile, déjà fortement atteinte, par la crise de surproduction qu'elle vient de traverser, et par l'assaut rude que lui fait subir la concurrence étrangère. A les entendre, la progression des accidents ne ferait que suivre la progression même et la multiplication des moyens de transport, signe évident de la richesse et de la prospérité nationale. De l'étude « impartiale » des statistiques à laquelle ils se sont livrés, il résulterait que le nombre des accidents causés par la traction animale serait plus nombreux que celui des accidents causés par la traction automobile,

non seulement comme total, ce qui s'expliquerait par la supériorité en nombre des voitures à chevaux sur les voitures automobiles, mais même proportionnellement. Ils font état en outre, des déclarations mêmes de leurs adversaires, et notamment d'une déclaration de M. Ambroise Colin, professeur à la Faculté de droit de Paris, auquel revient l'honneur d'une campagne dont le succès est assuré dans un avenir plus ou moins lointain. C'est en effet l'honorable M. A. Colin qui déclare : « Les facilités de freinage et de direction des automobiles étant supérieurs, les automobiles, si elles étaient conduites avec prudence, devraient causer infiniment moins d'accidents que les autres véhicules. D'après les journaux spéciaux, une automobile s'arrête et par là évite les accidents huit, dix ou même quinze fois plus aisément qu'une voiture ordinaire ; en conséquence, si les statistiques accusent un chiffre d'accidents à peu près égal pour les deux catégories, en réalité l'imprudence ou l'incurie reprochable aux automobilistes serait huit ou dix fois supérieure à celle des conducteurs de voitures. »

Négligeant la seconde partie de cette observation, si juste, que l'on se contente de réfuter par la simple allégation d' « autophobie », les défenseurs de l'automobile ne retiennent que le juste hommage aux qualités des voitures automobiles, à la supériorité du moteur inanimé, si sûr dans la main du chauffeur prudent, sur le cheval moins docile parce que cons-

tituant un être doué d'une sensibilité instinctive, d'une vie propre, en dehors de la volonté, de son maître, et concluent que c'est précisément grâce à l'automobile, par des mesures qui aideront à son développement au lieu de le restreindre, que l'accident arrivera sinon à disparaître tout à fait, du moins à ne représenter qu'une moyenne stricte et minima, constituée par ce que l'on pourrait appeler les accidents inévitables. Dans sa thèse sur *La responsabilité du propriétaire de véhicules*, M. Lucien Arnette reproduit et commente en ces termes la statistique de M. Honnorat déjà citée plus haut.

	1902		1906	
	Nombre d'accidents	Proportion 0/0	Nombre d'accidents	Proportion 0/0
Tramways	1.277	61.53	1.498	68.09
Voitures.....	9.359	20.71	10.736	25.50
Automobiles.....	671	19.11	1.797	23.04
Bicyclettes	1.996	1.38	2.105	1.30

« En 1906, où le nombre des véhicules mécaniques est plus considérable qu'en 1902, l'écart au tant 0/0 s'accroît encore entre la locomotion hippomobile et la locomotion automobile, et c'est en faveur de cette dernière, en 1902 1,60 0/0 d'écart, en 1906 2,50 0/0. »

On voit donc toute l'imprudence et le danger, d'une campagne peut-être généreuse, mais qui risquerait

d'aller, non seulement contre les intérêts sacrés de l'automobilisme, mais contre l'intérêt des piétons eux-mêmes. Et nous saisissons sur le vif une application à ce point spéciale de la doctrine chère aux « égoïstes » de Manchester, du fameux : Laissez faire, laissez passer. Tout ce qu'on fait contre le libre jeu des lois économiques, se retourne contre ceux-là mêmes qu'on veut protéger. C'est le progrès et le progrès seul, en dehors de toute intervention législative, qui doit réduire les contraires, concilier les antinomies et fondre dans une harmonie supérieure, les intérêts en apparence contradictoires des écraseurs et des écrasés. Pourvu que les victimes d'accidents consentent à se laisser broyer une vingtaine d'années encore par les automobiles, et à renoncer le plus souvent, dans l'état actuel des lois, à l'indemnité à laquelle ils ont droit, nos enfants ne connaîtront plus les accidents d'automobiles, ni ce terrible spectacle auquel nous avons tous assisté : le choc mat, le bruit sourd de la chute, les râles déchirants du malheureux écrasé, avec pour décor, la bêtise de la foule se précipitant d'abord contre le chauffeur ; et puis, émue par la douleur sincère du malheureux, pâle, se désolant, prenant à témoin de ses efforts pour empêcher l'accident les spectateurs, qui finissent par donner tort à la victime et déclarer le plus sérieusement du monde que « c'est de sa faute ».

Ces interventionnistes sont bien tous les mêmes

avec leur mentalité jacobine. (Pauvres jacobins, et comme le mal qu'ils ont pu faire de leur vivant, est peu de chose à côté de celui que, paraît-il, aurait fait leur exemple!) A peine une industrie née, au lieu d'aider à son développement, voilà qu'on ne songe qu'à l'entourer d'un réseau de décrets, de lois, véritables liens qui finiront par l'étouffer. Comme si l'automobile n'était point le fait nouveau qui demande, ce à quoi ne pourraient suppléer les lois, la formation d'habitudes nouvelles, l'accoutumance des automobilistes et des piétons. Est-ce que les excès de quelques chauffards, véritables snobs vivant en dehors du véritable peuple automobiliste, qui peine, travaille, cherche, vont suffire à compromettre l'avenir de l'industrie automobile elle-même? Voici que déjà les automobilistes arrivent à la sagesse. Ce qui cause surtout des accidents, ce sont les voitures de courses, les monstres à 80, 100, 120 HP. Ce sont les automobilistes eux-mêmes, qui demandent que la circulation sur les routes soit interdite aux voitures « genre de courses ». Ce sont eux qui dénoncent comme un scandale le raid du duc de Montpensier allant de Paris à Nancy en cinq heures avec sa 120 HP Itala et tuant un cantonnier sur son parcours. A en croire M. Arnette le récent concours de l'*Auto* (1), février 1908, a montré combien la gent

(1) « La voiture qu'ils veulent », Referendum organisé par le journal l'*Auto* pour connaître les desiderata du public.

chauffeuse s'assagit ; sur 2.000 réponses, une seule a préconisé l'emploi d'un moteur supérieur à 40 HP. De plus les carrosseries se sont faites confortables, partant lourdes, impropres aux folles vitesses. Et la vente des 80 HP grées en courses ne trouve plus de débouché qu'à l'étranger.

Le moment semble donc mal choisi pour reprocher des excès à ceux qui se font sages.

Voilà pour les automobilistes. Et si nous arrivons aux piétons : les vrais responsables des accidents d'automobiles, car en vérité s'il n'y avait pas de piétons, il n'y aurait pas d'écrasés, sauf peut-être les automobilistes victimes de leur propre imprudence, que de raisons d'espérer en l'avenir. Car on l'oublie trop, si les accidents sont si nombreux, c'est que le piéton n'a pas eu le temps encore de s'habituer à l'automobile. Et le véritable responsable des accidents, ce n'est pas l'automobile, c'est le chemin de fer. Le chemin de fer a tué la route, l'a faite silencieuse et libre, y a installé la tyrannie du piéton. De là le mal.

Pour comprendre ce qu'était la grande route au début du siècle dernier, il suffit de relire les premières pages d'un de ces romans de Balzac où revit avec la puissance de vision créatrice que donne seul le génie, la vieille province, aujourd'hui disparue à force de transformations ; et sur le pas de leur porte les habitants du village attendant le grand

événement de la journée : l'arrivée de la diligence ramenant le fils de Monsieur le Maire qui vient de finir « ses études de droit à Paris », la montée de la côte, et puis l'entrée dans le village, la fanfare du postillon, le bruit des grelots, le cliquetis du fouet, et dans l'auberge où attend le relais, les jurons des charretiers, nombreux, pleins de leur importance, car ils sont avec le postillon les maîtres de la route, ceux qui assurent les communications et font circuler la vie entre les divers centres du pays.

Puis c'est le chemin de fer, et à mesure que son succès s'affirme, c'est la route qui se dépeuple. La diligence cède la place ; finis les grands relais, les grandes randonnées à travers la France ; elle ne servira plus désormais qu'entre les chefs-lieux de canton, sur les routes départementales, d'où viendra bientôt la déloger le chemin de fer d'intérêt local. Et l'auberge, de la vie ralentie tombe au silence de la mort, lorsque le train de marchandises fait disparaître le roulage.

Désormais, sur la route vide, le piéton s'installe en maître. La rue est un peu le prolongement de sa maison. L'enfant y joue comme chez lui, car il est connu de tous les propriétaires de voitures, dans un rayon de plusieurs lieues, et ce n'est point le cheval boiteux attelé au cabriolet du vieux docteur, qui pourrait l'écraser. Sur le sol commode, parce que bien battu, de la grande route, le paysan installe son blé pour le dépiquer au fléau, s'arrêtant pour saluer respectueuse-

ment le conducteur de la voiture inconnue qui traverse le bourg. De mémoire d'homme dans le village on n'a jamais entendu parler d'accident, et le conseil municipal refuse à l'instituteur les crédits pour une cour, estimant que les enfants peuvent jouer aussi bien sur la grande route devant la porte de la maison d'école, tandis que le vieux berger tire de sa poche pour les leur distribuer les sifflets qu'il a confectionnés, et de l'œil suit de loin, pour la forme, le troupeau de moutons qui encombre la grande route, jouant comme dans la prairie.

Et puis brusquement, un jour, dans une nuée de poussière, en un bruit assourdissant de coups de trompe, c'est une trombe qui dévale et qui passe aux yeux des paysans ahuris, laissant après elle, comme un trophée de victoire, un gage de sa conquête de la route, quelque poule ou cochon écrasé. Et la route redevient bruyante, animée, la vieille auberge d'autrefois fait recrémiser ses vieux murs, arbore l'écusson du T. C. F. et à la rage des premiers temps succède peu à peu l'habitude, la prudence ; le piéton ne se croit plus maître de la route, libre d'y causer à son aise. La route est rendue à la circulation intense ; et la sagesse des automobilistes, la prudence des piétons, revenus de leur trop grande confiance constituent désormais le meilleur frein contre la progression des accidents, et rendent inutile toute réglementation nouvelle. Et pour justifier leurs dires

les défenseurs de l'automobile font état de la statistique suivante de M. Hennequin.

Comparaison du total des victimes et du total des automobiles affectées au transport des personnes de 1899 à 1902.

	Nombres d'automobiles affectées au transport des personnes.	Nombre des victimes
1899 . . .	1.672	1.534
1900. . . .	2.997	1.473
1901. . . .	5.368	1.466
1902	9.207	1.352

Telle est la thèse, et on ne m'accusera point, je l'espère, de ne l'avoir point exposée dans son ampleur. Qu'elle renferme une part de vérité, et qu'il faille s'attendre à une diminution du nombre des accidents proportionnellement au nombre des voitures mises en circulation, c'est ce que personne ne conteste.

Mais si l'on voulait en tirer une conclusion plus absolue, et prétendre que toute mesure législative est par là même inutile, il suffirait de se reporter à la statistique officielle, que nous avons reproduite et commentée plus haut pour faire justice d'une telle prétention. Et ce n'est point la statistique dressée par M. Hennequin, sans qu'il en indique les sources, qui pourrait contredire la statistique du parquet. Que si l'on voulait prétendre, contre l'évidence et le

bon sens, que l'automobile est moins dangereuse que la voiture hippomobile, il suffirait de rapprocher des chiffres qui montrent la progression effrayante des accidents durant ces dernières années, les chiffres suivants émanant de la préfecture de police.

En 1901, Paris et le département de la Seine recensent 51.468 voitures à chevaux. En 1909, ils en comptent 61.499.

Augmentation : 5 0/0.

En 1901, Paris et le département de la Seine recensent 5.509 voitures automobiles et à traction mécanique. En 1909 ils en comptent 15.822.

Augmentation : 200 0/0.

Il suffit de rapprocher ces chiffres de ceux qui établissent la progression des accidents durant ces dix dernières années, pour faire justice de la légende d'après laquelle le vieux cheval de fiacre serait pour le piéton autrement dangereux que les 40 HP de l'automobile.

Et encore que cette étude se restreigne, à raison du souci scrupuleux de chiffres indiscutables sur lequel elle se fonde, aux seuls accidents survenus dans les rues de Paris et le département de la Seine, où les vitesses folles sont tout de même à peu près impossibles, nous ne pouvons passer sous silence l'aveu de M. Hennequin qui reconnaît que c'est en rase campagne que les accidents d'automobile sont de beaucoup les plus nombreux. Ce qui s'explique par

le fait que sur les grandes routes, où nul obstacle ne dérobe le piéton à la vue du conducteur, si enragé que soit le galop d'un cheval, son conducteur pourra prendre ses dispositions pour arrêter ou ralentir, ce que ne pourra point faire l'automobiliste qui, marchant à toute allure, ne saurait arrêter brusquement, sans risquer lui-même un accident mortel.

Aussi bien sommes-nous tout prêts à répéter, que l'automobile n'est point le seul coupable, et qu'en matière d'accidents de la voie publique, les mêmes raisons militent, quel que soit le mode de traction, pour l'adoption de mesures législatives nouvelles. L'automobile, en exagérant le mal, n'a fait que rendre plus apparente la nécessité d'un prompt remède.

*
* *

Si nous nous reportons ici à la statistique du parquet, nous voyons que ce n'est point de l'apparition de l'automobile que date le délit de fuite après accident. Mais c'est la facilité plus grande que le conducteur d'automobile pouvait trouver à l'accomplissement de ce délit, qui a appelé sur ce point l'attention du législateur. La loi est aujourd'hui votée, qui prévoit et punit le délit de fuite après accident, et très sagement la loi n'a point distingué suivant le genre de traction. Tout conducteur d'un véhicule quelconque, ... dit-elle avec raison. Et c'est ce caractère général que, sous peine d'injustice et d'inef-

ficacité, devront avoir toutes les mesures nouvelles. La loi votée, reste son application, et il est regrettable de constater que le juge sur ce point ne seconde nullement le législateur. Jamais le principe que « le doute profite à l'inculpé » n'a été appliqué aussi largement par le tribunal de la Seine que dans ces sortes d'affaires. Il faut que l'inculpé ait bien su qu'il avait commis un accident, et il suffit qu'il allègue qu'il ne s'est point rendu compte de l'accident, pour que le plus souvent il soit acquitté. Lorsque la culpabilité est indéniable, il n'est pas rare de voir ce délit, l'un des plus lâches qui soit, un de ceux qui devrait motiver une colère unanime, sanctionné par une condamnation à 50 ou 100 francs d'amende.

Et nous sommes amené par là à énoncer ce qui est notre conviction absolue : c'est qu'en cette matière, c'est le tribunal, c'est le juge et non le législateur qui est tout-puissant. Si la jurisprudence avait su interpréter dans un large esprit d'intelligente humanité les principes du Code civil, de même que si elle avait su réprimer avec fermeté ; ce que j'oserai appeler « le scandale des accidents de la voie publique » ne serait point porté à l'heure actuelle devant l'opinion.

Nous diviserons l'étude des réformes proposées en deux parties. Dans l'une, nous étudierons les moyens propres à empêcher la progression des accidents ; dans l'autre, les mesures destinées à améliorer la situation des victimes.

L'arsenal des décrets, réglementations, ordonnances préfectorales en cette matière, est des plus complets, et il suffirait de demander qu'il fût observé. La vitesse de 15 kilomètres à l'heure imposée aux automobiles ainsi qu'aux autres véhicules comme vitesse maxima, dans les rues de Paris, donne toute satisfaction aux demandes des piétons les plus prudents, et il est certain même que le maximum de 30 kilomètres imposé en rase campagne constitue une règle par trop draconienne. Est-il besoin de dire que cette prescription n'est d'ailleurs suivie que par les chauffeurs en maraude qui offrent leurs services aux passants. Et si l'article de l'ordonnance de 1900 était appliqué, qui exige que dans tous les carrefours et places fréquentées, les véhicules et surtout les automobiles marchent à la vitesse d'un homme au pas, il est probable que le carrefour Drouot n'aurait pas acquis le surnom significatif de « carrefour des écrasés », et que les malheureux piétons n'auraient point à attendre, sur le refuge de la place de l'Opéra parfois plus de cinq minutes, que le gardien de la paix lève son tutélaire bâton, pour pouvoir gagner le trottoir d'en face.

Aussi bien est-il entendu, que ces prescriptions restent lettre-morte, puisque le projet est à l'étude du percement de voies souterraines, destinées à permettre au piéton de traverser les carrefours de Paris les plus fréquentés, sans risquer une mort presque

certaine. Il est d'ailleurs à prévoir que l'on ne s'arrêtera pas dans cette voie, et que bientôt les souterrains se multiplieront pour l'usage des piétons, afin de laisser aux voitures l'usage exclusif de la chaussée. Il y a dix ans, l'opinion publique applaudissait un jugement du regretté M. Bailly, juge de paix du V^e arrondissement, homme de cœur et de conscience en même temps que juriste distingué, déclarant que « la rue appartient d'abord aux piétons ». Aujourd'hui, il n'est point une chambre du tribunal de la Seine qui se refuserait à admettre les attendus d'un arrêt de la Cour de Bruxelles que M. Arnette relève avec raison comme un essai « des devoirs du piéton » :

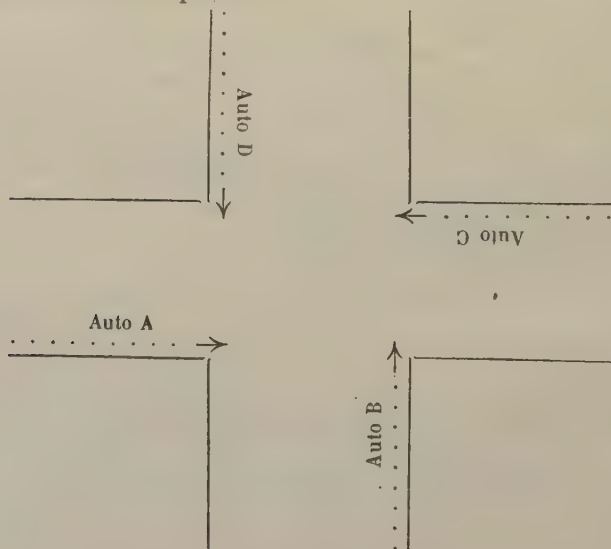
Si la voie publique appartient aussi bien aux piétons qu'aux véhicules de toute espèce et aux cavaliers, il faut cependant constater qu'en présence de l'état actuel de la circulation dans les artères importantes des grandes villes, les piétons lorsqu'ils quittent le trottoir, qui est LEUR DOMAINE EXCLUSIF INCONTESTÉ, et s'aventurent sur la chaussée, soit pour la suivre, soit pour la traverser, sont tenus de veiller eux-mêmes sur leur propre sécurité et de s'assurer constamment, s'ils ne s'exposent pas à entrer en contact avec l'un ou l'autre des nombreux véhicules ou engins de toute espèce DONT LA CHAUSSÉE EST LA VOIE PROPRE.

Ainsi donc, voici posé avec les restrictions d'apparence nécessaires, mais posé tout de même, le prin-

cipe : la chaussée est la voie propre des voitures. On n'ose pas prononcer encore le mot : exclusif, et il reste entendu que le piéton a le droit, en un moment de folle audace, de mettre le pied, lui profane, sur la voie sacrée. Mais il reste entendu, qu'il devra tout prévoir, même l'impossible, et en cas d'accident, c'est non contre le conducteur du véhicule, mais contre lui qu'existera en quelque sorte la présomption de faute. Il est vrai que le même arrêt constate que le trottoir reste le domaine exclusif incontesté du piéton !! Et il semble que la jurisprudence, par un reste de pudeur, hésite à approuver l'amour d'aventure, qui pousse les autobus à entrer un peu brutalement, dans les devantures des marchands de vins. Mais tout n'est point désespéré. Le cas fortuit subsiste, le bienheureux cas fortuit, et nous ne devons point désespérer de voir quelque dixième chambre du tribunal... de Bruxelles, renvoyer des fins de la plainte sans dépens, quelque chauffeur qui sera venu tuer un passant sur le trottoir, car cet accident n'aura eu pour cause que le brusque coup de volant donné par le chauffeur, afin d'éviter quelque autre piéton qui, s'étant aventuré sur la chaussée, s'était jeté sur l'avant de sa machine.

Il est cependant un article des dites ordonnances qui garde toute sa force : c'est celui qui exige que les véhicules tiennent toujours leur droite. Cet article est essentiel, et il est trop certain que plus de la

moitié des accidents sont produits par le fait que le conducteur du véhicule tenait sa gauche. Que peut en effet le malheureux piéton qui, s'étant engagé sur la chaussée, après s'être assuré prudemment qu'aucune voiture n'arrivait sur sa droite, est brusquement tamponné par derrière, par un chauffeur qui, soucieux de ne pas perdre une seconde, a obliqué brusquement à gauche, parce que la droite était barrée par une voiture allant au petit trot. C'est surtout les collisions entre voitures débouchant au croisement de deux rues, qui seraient rendues presque impossibles par l'observation rigoureuse de cet article de l'ordonnance de police. Supposons quatre automobiles débouchant ensemble à un carrefour ; même si leurs conducteurs ont négligé de corner, pourvu qu'ils tiennent régulièrement leur droite l'accident est impossible.



Mais pour un article qui subsiste inviolé, que d'autres qui restent lettre morte. En ce qui concerne les ordonnances de police, la question n'est point de les compléter, car elles sont très complètes, mais d'empêcher que peu à peu, grâce aux efforts de gens qui savent se défendre et s'assurer l'appui de la presse, ces ordonnances même ne tombent en désuétude.

On se rappelle la campagne menée par les automobilistes contre les contraventions au vol, campagne couronnée de succès, et où l'on vit le nom d'un socialiste, jadis farouche, voisiner avec celui du Marquis de Dion. Rien n'était plus juste ni plus utile que cette arme, excellente contre les excès de vitesse, la fumée, les odeurs nauséabondes, etc. Comment un agent pourrait-il arrêter une automobile qui descend à grand allure l'avenue des Champs-Élysées, alors que ce n'est que la voiture une fois passée, que la contravention peut être constatée? Courir après l'auto? Il n'en est point qui se donnerait ce ridicule inutile, et il fallait, ou laisser subsister les contraventions au vol ou cesser de relever ces contraventions même, et sacrifier une fois de plus la commodité générale aux exigences des automobilistes. Le pouvoir donné à l'agent était, paraît-il, scandaleux et anti-démocratique. Notons que c'est le pouvoir donné en toutes matières à l'agent, cru sur parole, en vertu de sa fonction, de son uniforme, du ser-

ment qu'il a prêté, et ce n'est point sur autre chose, que se fondent les tribunaux pour infliger des semaines et des mois de prison à des malheureux, dans les affaires d'outrages à agents. L'agent est cru sur parole. Il est vrai qu'il a dans ces affaires en face de lui, non pas le puissant Auto-Club, mais un malheureux, dont l'avocat qui l'assiste, sait qu'il aggraverait la peine qui l'attend, s'il appuyait de son autorité les dénégations de son client.

Les contraventions au vol ont été supprimées. Pour se rendre compte des conséquences, il suffit de se rendre avenue des Champs-Élysées, par quelque beau dimanche de mai ou de juin, au moment de la rentrée des courses. Et le vieux Parisien, qui respire l'odeur méphitique dégagée par la file des autos, en remontant dans ses souvenirs jusqu'à quinze années en arrière, en comparant le spectacle d'aujourd'hui à celui d'autrefois, est peut-être fondé à se dire que le progrès est un grand mot, mais que le bien-être et l'art sont deux choses distinctes, et que les gratte-ciel de Chicago, encore que munis d'ascenseurs et de téléphones, ne valent tout de même pas l'hôtel Biron.

Un autre exemple plus typique encore, est fourni par la question de l'allumage de l'arrière des voitures automobiles. On sait combien nombreuses sont devenues les fuites après accident, puisque les Chambres ont jugé nécessaire de voter une loi afin de réprimer ce délit spécial. L'allumage des deux

phares arrières, qui éclairent dans la nuit le numéro de l'automobile, est de ce point de vue essentiel, car c'est grâce à lui, que les témoins de l'accident, pouvaient lire le numéro de l'automobile qui s'enfuyait, après avoir causé un accident, et permettre ainsi de retrouver son auteur. Le fait pour un automobiliste d'avoir ses lanternes arrière éteintes, constituait une contravention. Dernièrement, à la suite d'une démarche d'une délégation du syndicat des chauffeurs qui venait lui faire observer ce qu'avait de draconien cette disposition, le vent éteignant souvent dans la marche les lanternes, M. Lépine a fait supprimer cette contravention. Désormais l'agent devra signaler au chauffeur que ses lanternes arrière sont éteintes, et les faire rallumer en sa présence. A moins toutefois que le chauffeur, continuant sa route et faisant la sourde oreille, brave le pas gymnastique de l'agent, comme il bravera les clameurs de la foule, lorsqu'ayant causé un accident, ses lanternes éteintes, sûr que l'on ne pourra prendre son numéro, il démarrera à toute vitesse.

On le voit donc en ce qui concerne les ordonnances de police, ce ne sera pas trop que de demander leur respect. Restent à présent les mesures d'ordre législatif.

Il en est une qui, encore que ne touchant point spécialement et uniquement la circulation, a tout de même une grave importance. Les rues de Paris ne

répondent plus aux exigences de la circulation moderne. Aux deux millions et demi d'habitants que compte Paris, vient s'ajouter un afflux important d'habitants de la banlieue que leurs occupations appellent quotidiennement à Paris, de provinciaux et d'étrangers. Le développement des moyens de transport, correspondant à celui de la population, seules les grandes voies, datant du second Empire et de la troisième République, apparaissent comme répondant à peu près aux nécessités de la circulation. Si l'engorgement des voies comme la rue Royale s'explique par le déplacement des centres de la vie parisienne, le spectacle, à certaines heures de la journée, de rues comme la rue Montmartre, la rue Richelieu, la rue du Bac, prouvent que des rues qui comptèrent il y a cinquante ans parmi les plus larges de Paris, sont à l'heure actuelle totalement insuffisantes. Et que dire de rues comme la rue de Bièvre, la rue Mouffetard, la rue Quincampoix, sinon qu'elles constituent un véritable danger public, et que l'obstacle qu'elles constituent pour la circulation, vient s'ajouter à toutes les autres raisons qui militent, en faveur de leur démolition la plus rapide possible.

La question du retrait de permis de conduire, mise à l'ordre du jour par le projet de loi que M. Barthou a déposé en qualité de ministre des travaux publics

sur le bureau de la Chambre le 12 mars 1908, est la preuve la plus évidente de ce que nous déclarions plus haut, sur la non-application des décrets ministériels et des ordonnances de police. Le dépôt de ce projet provoqua dans le monde de l'automobile une véritable explosion de colères. La commission de la Chambre, chargée de statuer sur le projet, entendit tous les délégués du monde de l'automobile qui en manifestèrent le désir. Il est curieux de lire leurs déclarations ; la plupart ne discutent même pas le projet, à la justice duquel un esprit impartial ne peut pas ne pas rendre hommage. La loi proposée est une loi contre l'automobile ; elle va amener la ruine d'une industrie qui entre dans la balance du commerce général de la France au chapitre des exportations pour 180 millions, la misère pour les milliers d'ouvriers qu'elle fait vivre, etc., etc.

Or ce projet n'implique en rien une nouveauté, une aggravation de la situation des chauffeurs d'automobiles. Il ne fait que rendre possible, l'application de l'article 32 du décret du 10 mars 1899, portant règlement relatif à la circulation des automobiles, et ainsi conçu :

ART. 32. — Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité (permis de conduire) délivrés en vertu de l'article 11 du présent règlement, pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines.

Malheureusement, l'auteur de ce règlement n'avait

oublié qu'une chose : c'est qu'ainsi que le déclare le rapporteur, M. Simonnet, « il ne suffit point qu'une pénalité soit inscrite dans un règlement. Il faut, en outre, qu'elle puisse être appliquée ». Or, elle n'est que théorique et, en réalité, elle est à peu près inapplicable : depuis 1899, elle l'a été seulement une fois à Paris en 1903, et trois fois en province, une fois dans chacun des départements suivants : Eure-et-Loir, Indre-et-Loire et Nord. La raison de cette inapplicabilité d'ailleurs est très simple : comme dans les greffes de justices de paix, il n'y a pas de registre ou casier relevant les condamnations prononcées pour contraventions, les préfets ne sont pas informés des condamnations pour contraventions encourues par les conducteurs d'automobiles, soit dans leur département, soit sur les autres points du territoire, et par conséquent ils se trouvent dans l'impossibilité de prononcer le retrait prévu par l'article 32 du décret de 1899, puisque ce décret ne leur permet de prendre cette mesure que contre un conducteur ayant, dans l'année, encouru deux condamnations pour contravention.

On le voit donc, ce projet de loi n'institue nullement une mesure nouvelle et draconienne ; il se propose simplement de rendre efficace et applicable une disposition, propre entre toutes, à enrayer la marche progressive des accidents. Celui qui conduit est-il un homme riche, qui fait de l'automobile un sport ?

Le retrait du permis de conduire va le priver de ce plaisir, et la crainte de cette peine va l'inciter à la prudence. Est-ce un conducteur à gages ? Alors cette peine accessoire deviendra pour lui principale, puisqu'elle peut le priver de son gagne-pain, parfois pour toujours. Et on devine avec quelle réserve il accueillera désormais les invitations à « marcher vite » du client ou du patron en retard. Il aimera mieux s'exposer à perdre un pourboire ou même à perdre sa place, que de risquer de se voir jeté sur le pavé, sans profession désormais.

Mais si l'esprit qui a présidé à la rédaction de ce projet de loi est excellent, le fait qu'il est dirigé uniquement contre les conducteurs d'automobile le frappe d'une infirmité originelle.

Nous nous sommes expliqué plus haut sur le danger et l'injustice qu'il y aurait, à ne considérer dans les accidents de la voie publique, que les accidents d'automobile, et à ne légiférer qu'en ce qui concerne ces derniers. C'est le tort du projet de loi de M. Barthou et c'est ce que fait ressortir très justement M. Féron, député de la circonscription de Puteaux, où l'industrie automobile est particulièrement active et occupe des millions d'ouvriers :

» Je fais observer que la plupart des conducteurs de chevaux n'ont subi aucun examen. 9 fois sur 10, l'homme qui conduit un cheval ignore totalement son métier ; le premier venu prend un cheval sur la

route et conduit. Comparez à un chauffeur un conducteur de cheval. Le premier connaît sa machine, il possède au moins les éléments de la science automobile, si précise, si mathématique ; au contraire l'homme qui conduit un cheval est généralement ignorant de la bête qu'il conduit, de la valeur qu'elle peut avoir ; il n'a aucun sang-froid ; mettez-le en face d'un danger, il ne saura quel parti prendre. L'automobiliste au contraire connaît sa machine, connaît son métier ; de plus il est obligé fatalement à plus de prudence, puisque 9 fois sur 10 c'est lui qui risque sa vie. »

Il est difficile de contester la justice de ces observations. Elles peuvent se résumer en cette formule : c'est qu'avant de songer à retirer le permis de conduire, il serait nécessaire de le généraliser.

Sous peine de parti-pris et d'injustice, il est impossible d'oublier en effet le nombre d'accidents causés par les véhicules hippomobiles. Parmi les véhicules les plus dangereux pour les piétons dans les rues de Paris il est deux espèces principales, ce sont les automobiles qui font le transport des lettres, au service des Postes et Télégraphes, et les voitures de garçons laitiers. Les unes sont aussi dangereuses que les autres, et il suffit pour s'en rendre compte de voir ces dernières circuler dans Paris au grand galop de leurs chevaux. Or, tandis que du fait de l'obtention du permis de conduire, le chauffeur d'automobile

présente certaines garanties, le charretier ou le garçon livreur n'en présente aucune. Dans une affaire d'accident où je représentais les intérêts d'une malheureuse femme écrasée, l'auteur de l'accident était un petit garçon de 16 ans qui, très fier de conduire, frappait son cheval à tour de bras pour le mettre au galop. Il fut acquitté par le tribunal comme ayant agi sans discernement, et le patron déclaré civilement responsable, condamné à payer à la victime une indemnité de mille francs, ce qui lui servira sans doute de leçon, et lui apprendra à ne pas mettre entre les mains d'un gamin, un attelage, qui, ainsi conduit, peut devenir un danger public. Il est à peu près certain, que si le même enfant avait voulu conduire une automobile, le permis de conduire lui eût été refusé.

La première garantie qu'exige la sécurité publique, est donc tout d'abord la généralisation du permis de conduire. De la sorte nous ne verrons plus des charretiers ou des conducteurs improvisés, circuler dans les rues de Paris dans des conditions qui les rendent aussi dangereux, que les plus imprudents chauffeurs d'automobile, et le permis de conduire devra leur être retiré, de même qu'aux automobilistes, lorsque les circonstances de fait soumises au tribunal, auront permis à celui-ci de juger que, par leur intempérance, leur manque de sang-froid ou leur maladresse, ils ne peuvent conduire des véhicules dans les rues de Paris sans danger pour la sécurité

des piétons. Faire subir un examen à un charretier ou un garçon livreur, est sans doute une idée qui peut faire sourire les gens délicats. La chose n'en existe pas moins pour les cochers de fiacre, dont les véhicules sont bien moins dangereux et si ceux qui étaient tentés de sourire voulaient bien suivre quelques jours, perdus dans le public des audiences correctionnelles, un certain nombre d'affaires de blessures par imprudence, ils se rendraient bientôt compte de la nécessité d'une telle mesure.

Le projet du gouvernement porte la marque de son origine et c'est là ce qui explique son caractère étroit et insuffisant. Il est dû à l'énergique campagne menée par la Société protectrice contre les excès de l'automobilisme, et surtout par son dévoué président M. Ambroise Colin, qui, après avoir dénoncé le danger, a eu le mérite de proposer des solutions législatives et juridiques nouvelles. Mais rien n'empêche et tout commande au contraire que l'on élargisse le cadre de son application.

« En cas d'infraction aux lois et décrets applicables en matière de circulation automobile... » dit le début du projet du gouvernement. « En matière de circulation automobile... » dit le texte de la Commission.

« En matière de circulation, ... l'interdiction de conduire un véhicule quel que soit son mode de trac-

tion... », tel est le texte qui selon nous devrait être adopté.

Projet de loi de M. Barthou modifié par la commission.

Art. 1^{er}. — En matière de circulation automobile et en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal, l'interdiction de conduire un véhicule automobile, pourra être prononcée, pour une durée de deux mois à un an, par le jugement ou l'arrêt.

En cas de nouvelle condamnation encourue dans le délai de deux ans, à partir du jour où la première est devenue définitive, l'interdiction de conduire un véhicule automobile sera prononcée pour une durée d'un an au moins et de trois ans au plus.

Le certificat de capacité, délivré au conducteur, en vertu des décrets portant règlement sur la circulation des automobiles, restera déposé, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé le retrait.

Le condamné devra effectuer le dépôt de ce certificat, soit à ce greffe, soit à celui de son domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi il sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 200 francs.

Il sera passible des mêmes peines, dans le cas où

il conduirait un véhicule automobile pendant la période d'interdiction.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux infractions prévues par les deux paragraphes qui précèdent.

Art. 2. — Les contraventions aux lois, décrets et règlements spéciaux à la circulation des automobiles seront constatées, en outre des officiers de police judiciaire portés à l'article 9 du Code d'instruction criminelle, par les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines, les agents-voyers et les gendarmes, ainsi que par les agents de police, sergents de ville et cantonniers-chefs du service des Ponts et Chaussées et du service vicinal.

Les procès-verbaux des ingénieurs, conducteurs, contrôleurs, agents-voyers et gendarmes feront foi, jusqu'à preuve du contraire, dans les termes de l'article 154 du Code d'instruction criminelle; ceux des agents de police, sergents de ville et cantonniers-chefs vaudront comme simple renseignement.

Les contraventions aux lois, décrets et règlements sur la police du roulage, applicables à la circulation automobile, continueront à être constatées par les autorités dénommées à l'article 15 de la loi du 30 mai 1851.

Art. 3. — Toute demande du certificat de capacité institué par le décret du 10 mars 1899 doit être

accompagnée d'un extrait du casier judiciaire de l'intéressé.

Art. 4. — L'article 32 du décret du 10 mars 1899 est abrogé.

Le principe même du projet de loi ne peut être discuté. Ce n'est point d'aujourd'hui, que date l'introduction dans notre Code, de peines accessoires en vue de protéger la sécurité publique. La peine accessoire de l'interdiction de séjour vient s'ajouter dans certains cas à la peine de prison prononcée contre le malfaiteur, dont on estime que le séjour dans les grandes villes constitue un danger. L'interdiction d'exercer une profession à raison de certaines condamnations est relevée dans un cas. La loi du 22 janvier 1873 sur l'ivresse publique, prévoit dans son article 6, que lorsque des cabaretiers auront encouru deux condamnations, pour avoir encouragé l'ivresse, en donnant à boire à des gens manifestement ivres ou des mineurs de moins de seize ans, le tribunal pourra ordonner la fermeture de l'établissement pour un mois, ou même interdire au débitant la faculté de livrer des boissons à consommer sur place, c'est-à-dire l'exercice même de sa profession.

Rien ne s'oppose, donc en droit, à ce qu'en matière de blessure ou d'homicide par imprudence et en cas de récidive, le délinquant soit privé par le tribunal

de l'exercice d'une profession, alors que son passé démontre que par la façon dont il l'exerce, il constitue un danger public. Et c'est ce que propose le projet de loi. Il ne s'agit plus d'une mesure administrative, ressortant de la libre appréciation d'un fonctionnaire, exposé à voir, plaie de notre temps, des influences politiques, peser sur lui dans ces affaires comme dans toutes les autres, mais d'une peine accessoire prononcée par le tribunal, s'il l'a jugé nécessaire, comme complément de la peine qu'a entraînée le délit. Le projet va même plus loin, et en cas de récidive oblige le tribunal à prononcer l'interdiction.

Il faut se féliciter des modifications que la commission a fait subir au projet de loi de M. Barthou, dont certaines dispositions apparaissaient iniques. C'est ainsi que le retrait de conduire pouvait être prononcé par le juge de paix, en cas de simple contravention, pour excès de vitesse, fumée, etc., constatée par les autorités auxquelles est réservée la police du roulage, gardes champêtres, cantonniers par exemple. On voit de suite quel coup de telles dispositions auraient porté à l'industrie automobile, lorsqu'un propriétaire d'automobile aurait pu se voir enlever le permis de conduire, à raison d'une contravention pour excès de vitesse relevée contre lui, par le garde champêtre d'une commune située sur la route de Paris à Marseille.

La commission a estimé avec raison, qu'une peine aussi grave ne pouvait être prononcée que par un tribunal, et comme suite du délit de blessures ou d'homicide par imprudence. Elle a de même supprimé avec raison, toutes les dispositions relatives à l'institution du casier automobiliste, dont la création s'imposait en vue de permettre aux préfets d'appliquer l'article 32 du décret du 10 mars 1899, et qui n'avait plus de raison d'être, dès le moment où c'est le tribunal qui est appelé à prononcer le retrait du permis de conduire, avec, sous les yeux, le casier judiciaire du chauffeur, mentionnant toutes les contraventions et les délits dont il s'est rendu coupable.

Telle est l'arme nouvelle, qu'en présence de la progression des accidents, et en vue d'enrayer cette progression, les pouvoirs publics se sont décidés à suspendre, comme une épée de Damoclès, sur la tête des chauffeurs imprudents. Nous avons dit combien il importait de la refondre, si on ne voulait point en faire une loi d'exception, injuste comme telle. Comprendrait-on une loi, qui enlèverait son gagne-pain à un chauffeur d'auto-taxis à raison d'un accident qu'il aurait causé, et permettrait aux watmanns de tramways électriques ou d'autobus, de multiplier impunément leurs victimes, ainsi que le démontrent les statistiques, ou à un charretier ivre de faire circu-

ler en zigzagant à travers les rues de Paris quelque lourd plateau ? S'il est une contravention qui à elle seule devrait permettre de prononcer le retrait du permis de conduire, c'est l'ivresse, et le nombre des accidents est malheureusement trop nombreux qui ont pour cause l'état d'ébriété du conducteur.

Mais même ainsi complétée, la loi nouvelle ne vaudra que suivant la façon dont elle sera appliquée. C'est de l'autorité judiciaire que dépend la solution du problème des accidents de la voie publique. Et c'est avec raison que dans son remarquable article de la *Revue politique et parlementaire* (janvier 1908), M. Ambroise Colin fait ressortir en ces termes le caractère juridique de la question.

« Ce n'est pas sous son aspect *préventif*, mais par son côté répressif, que doit être envisagé le problème juridique de l'automobilisme... Et c'est ainsi du côté de la *responsabilité civile*, de l'indemnisation des victimes d'accidents ou des dommages accidentels que nous sommes conduit à jeter les yeux, lorsque nous cherchons à imposer aux chauffeurs une prudence et une modération salutaires pour eux-mêmes, pour le public et pour le progrès de l'industrie. On peut être sûr qu'à la différence d'une réglementation minutieuse, une bonne loi d'indemnisation fonctionnera toujours et sûrement, puisque son application ne dépendra pas des velléités plus ou moins durables d'autorités souvent insuffisantes,

mais de l'initiative des particuliers lésés, de leur désir d'obtenir la réparation pécuniaire des sinistres qui les auraient atteints. Nul danger donc que la loi chôme. Elle remplira sans interruption et sans à-coup la double fonction qu'on en peut attendre : servir de frein aux extravagances des monomanes de la vitesse par la crainte de sanctions pécuniaires inévitables ; apaiser le ressentiment populaire et incliner le public à accepter le développement de la locomotion nouvelle et des inconvénients qu'elle comporte forcément, par la *certitude* d'une réparation pécuniaire, en cas de dommage subi. »

CHAPITRE III

LES MODALITÉS JURIDIQUES NOUVELLES.

Lorsqu'on appelle l'attention d'une personne de bonne foi, sur le danger que constitue la progression des accidents de la voie publique, et sur la situation lamentable de ces victimes, dont la douleur et les souffrances sont comme la rançon inévitable de la commodité et du bien-être qu'amène le développement des moyens de circulation, il n'est point rare que cette personne réponde : « Soit, cela est très malheureux ; mais il ne faut rien exagérer. Les tribunaux sont là, et on sait avec quelle générosité ils dispensent les indemnités aux victimes d'accidents. La moindre contusion, l'ecchymose la plus bénigne, est pour la victime, la source d'un bénéfice sans rapport avec le vrai dommage causé. »

Je ne sais s'il en a été ainsi autrefois, mais ce qu'il faut bien reconnaître aujourd'hui, c'est que, de par les nécessités de la loi, de par l'état d'esprit des tribunaux, la situation de l'accidenté est une des plus tristes qui se puisse imaginer. Il suffit pour s'en convaincre de se reporter à la statistique citée plus haut, et de comparer le nombre des accidents classés

sans suite, et celui des accidents dans lesquels le parquet a décidé qu'il y avait lieu à poursuite. Nous trouvons :

En 1901 : Sur 4.871 affaires de blessures par imprudence, 4.100 affaires classées sans suite, c'est-à-dire une proportion de plus des $\frac{4}{5}$, dans lesquelles le parquet estime, que la preuve de la faute contre l'auteur de l'accident n'étant point suffisante, aucune action ne peut être intentée contre lui. Sur les 691 affaires jugées, 109 ont donné lieu à des acquittements. Ainsi donc, d'après la statistique du parquet, sur 4.871 victimes d'accidents de la voie publique dans l'année 1901, 582 seulement ont vu la responsabilité pénale et civile reconnue de l'auteur de l'accident et pu aussi obtenir des dommages-intérêts.

En 1902, sur 5.123 affaires de blessures par imprudence (1), 4.360 ont été classées sans suite, 763 ont donné lieu à des jugements, à propos desquels sont intervenus 164 acquittements. D'où une proportion de 599 accidents sur 5.123, environ un dixième, dans lesquels la responsabilité de l'auteur de l'accident a pu être établie.

En 1903, sur 5.407 affaires, 4.605 sont classées sans suite, 802 donnent lieu à des jugements; 194

(1) Nous laissons de côté les affaires d'homicide par imprudence. Il suffit de se reporter à la statistique pour se rendre compte que la proportion est sensiblement la même.

acquittements. 608 accidents sur 5.407, dans lesquels la responsabilité de l'auteur de l'accident est établie; la proportion reste la même.

En 1904, 5.977 affaires, 5.274 classées sans suite; 703 affaires jugées; 172 acquittements. La responsabilité de l'auteur de l'accident est établie dans 531 affaires sur 5.977. Nous n'atteignons même pas la proportion d'un dixième.

En 1905, 5.973 affaires, 5.298 classées sans suite, 675 affaires jugées, dont 139 acquittements. 536 affaires sur 5.973 donnent lieu à condamnation pénale et réparation civile.

En 1906, 5.220 affaires classées sans suite sur 5.852. 691 affaires jugées dont 215 acquittements. 486 affaires sur 5.852. Nous n'atteignons même plus la proportion d'un dixième. Plus de neuf sur dix des auteurs de l'accident échappent aux conséquences de leur imprudence.

En 1907, 4.831 affaires classées sans suite sur 5.534. 703 affaires jugées, dont 150 acquittements. 553 victimes sur 5.534 voient établie la responsabilité de l'auteur de l'accident et par là leur droit à des dommages-intérêts. Une victime sur dix va toucher les dommages-intérêts qu'allouent, paraît-il, si généreusement les tribunaux.

En 1908, 5.711 affaires classées sans suite sur 6.508. 797 affaires jugées. 151 acquittements. 546

sur 6.508. Nous n'atteignons même pas la proportion d'un dixième.

En 1909, 7.124 affaires classées sans suite sur 7.976. 852 affaires jugées, 141 acquittements. 708 sur 7.976. La proportion d'un dixième continue à ne pas être atteinte.

*
* *

Ces chiffres sont, me semble-t-il, la meilleure des préfaces, à l'étude des systèmes proposés en vue d'assurer aux victimes d'accidents de la voie publique, les garanties auxquelles elles ont droit en justice comme en équité. Parmi les généreux esprits qui se sont mis à la tête de cette campagne, il en est peu, je crois, qui se doutaient que le système du fardeau de la preuve, mis à la charge de la victime, aboutissait à de tels résultats.

Mais avant d'expliquer les raisons d'un tel état de choses, et d'étudier les solutions proposées, il importe de marquer en quoi cette étude se différencie des ouvrages antérieurs sur le même sujet. Tout d'abord, j'ai indiqué à quelles raisons de scrupuleuse documentation j'avais obéi, et pourquoi en l'absence de documents relatifs aux accidents de la France entière, j'ai borné cette étude aux seuls accidents de la voie publique dans Paris. Et il n'est point douteux que la jurisprudence des tribunaux de province est autrement dure à l'égard des écraseurs, et autrement

favorable aux victimes que celle des tribunaux de Paris. C'est que dans les petites villes, l'accident fait scandale ; la victime est connue, l'auteur de l'accident est le plus souvent un étranger. De plus, l'accident est tout de même l'exception. Il suffit d'ouvrir chaque matin son journal et de parcourir la rubrique des faits divers, pour se rendre compte qu'il n'en est point de même à Paris, et pour comprendre l'ennui que causent aux juges, pour des raisons que nous indiquerons, ces sortes d'affaires. Leur sensibilité, comme la nôtre, se blase rapidement sur des souffrances dont le tableau leur est retracé plusieurs fois par audience, et souvent en termes emphatiques et démesurés. Mais si les magistrats de province sont portés à être plus larges dans l'allocation des dommages-intérêts, parfois même, dans l'appréciation de la responsabilité, ils n'en sont pas moins tenus par les règles du Code civil et pénal, par ce fait que la preuve d'une faute incombe à la victime et que le moindre doute doit profiter à l'inculpé. Et par là les conclusions auxquelles nous serons amené vaudront, ces circonstances de fait indiquées, pour l'ensemble des affaires d'accidents.

Il est un second point que je tiens à marquer nettement. J'ai indiqué plus haut en quoi l'automobile, par ses excès même, avait été utile aux victimes d'accidents, en provoquant l'émoi de l'opinion publique et la campagne qui, grâce à l'initiative de quelques

juristes, a pu se dégager d'un vague sentimentalisme, pour préparer des solutions pratiques au mal dénoncé, et de nouvelles modalités juridiques. Mais je désirerais pour ma part, élargir ce que leurs conclusions ont de restreint et de spécial, et prouver que les mêmes raisons militent en faveur de l'intervention de la preuve et de la création du risque professionnel, non seulement à l'égard des accidents d'automobile, mais de tous les accidents de la voie publique, quel que soit le véhicule qui les a causés. M. Ambroise Colin a condensé dans son article de la *Revue politique : L'automobile et la loi*, tous les arguments qui serviront de base aux discussions sur ce sujet. Il n'est point un seul de ces arguments qui ne puisse et ne doive s'appliquer à l'ensemble des accidents, de même que ceux qui sont développés dans le remarquable rapport de la commission de justice devant le Sénat belge. Demander à un homme qui est tombé sous les roues d'un véhicule, d'apporter la preuve juridique de la faute de celui qui l'a renversé, n'est-ce point là une impossibilité absolue et une iniquité, quel que soit le véhicule qui l'a renversé : tramway, voiture automobile ou hippomobile.

« Réclamer pour les auteurs d'accidents d'automobiles l'application du droit commun (1), cela si-

(1) Ambroise Colin, *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1910, *L'automobile et la loi*.

gnifie que l'on entend leur conserver le bénéfice de l'article 1382 du Code civil. Mais cet article ne constitue pas tout le droit en matière de responsabilité. Les articles 1385, 1386, la loi de 1898 expriment le droit relatif aux dommages causés par des animaux, par des bâtiments, par des entreprises industrielles, en un mot le droit afférent à la majeure partie de ce qu'on appelle les *accidents*. Ces textes assurément n'ont pas été écrits pour la circulation automobile, mais l'article 1382 non plus. Le *droit commun* dont on se réclame, c'est donc l'absence d'une législation appropriée. Et quant aux expressions de *mise hors la loi*, de *lois d'exception*, empruntées au vocabulaire du droit public, elles portent tout à fait à faux. On appelle en effet loi d'exception une règle faite pour une certaine catégorie de personnes ou d'hypothèses qui ne s'appliquera pas à d'autres personnes ou d'autres hypothèses, quand bien même elles seraient placées dans des conditions identiques. Tel ne serait évidemment pas le caractère d'une législation sur la responsabilité des accidents d'automobiles. Qualifier de loi d'exception une loi qui apporte une exception nouvelle à un principe général, dans des cas où ce principe semble rationnellement inapplicable, ce n'est pas à la vérité un argument, mais un simple calembour. »

Il n'est point une seule de ces lignes, qui ne puisse s'appliquer aux accidents de la voie publique. *Le*

droit commun dont on se réclame, c'est l'absence d'une législation appropriée. Cette phrase domine et résume en quelque sorte toute cette étude. C'est qu'en effet les accidents de la voie publique ne sont régis par aucune législation appropriée. Ce fait n'est point unique dans notre Code ; il s'explique par l'évolution économique et industrielle du siècle dernier.

« Le louage de travail, dit M. Planiol, est une des parties les plus défectueuses de notre législation civile ; il y a là un véritable « trou » dans le Code et ce n'est pas la faute des rédacteurs de la loi. Nos anciens auteurs, Pothier en tête, ne s'occupaient pas du louage de travail ; ils n'en ont déterminé ni la nature, ni la condition, ni les effets, et il y a de cela deux raisons : 1^o le droit romain ne pouvait leur servir de guide, n'ayant connu que le travail servile ; 2^o sous l'ancienne monarchie, tout le travail industriel était soumis soit au régime corporatif régi par les règlements intérieurs des corps de métier, soit au régime des manufactures privilégiées, forme première de la grande industrie, régies par des ordonnances royales. »

Il en est de même de la question des accidents de la voie publique. Le Code civil ne l'a pour ainsi dire point prévue. Elle devait être posée par le développement des moyens de communication qui a marqué le siècle dernier et particulièrement le début du siècle nouveau. Avant la Révolution, voitures et che-

vaux étaient le privilège des seigneurs, vis-à-vis desquels les vilains n'avaient aucun droit. Qui ne se souvient de la délicieuse lettre de Mme de Sévigné, sur le voyage de Monseigneur l'archevêque de Reims, dont le carrosse conduit à toute allure, renverse un vilain, et qui mettant la tête à la portière, crie d'arrêter et d'étriller le misérable qui a troublé son somme, tandis que le malheureux se sauve à toute allure, peu confiant sans doute dans la législation de l'époque sur les accidents de la voie publique. C'est dans les romans de Balzac, vers la fin de la Restauration, que nous voyons apparaître les premiers cabriolets de place. Et c'est de cette époque que date, avec l'essor commercial et industriel de la France, le développement des moyens de communication. Le piéton est peu à peu expulsé de la chaussée ; l'automobile vient compléter cette évolution, et faire apparaître la nécessité de solutions juridiques nouvelles.

Mais quoi qu'en pense M. Colin, peut-être serait-il permis de qualifier de loi d'exception, une loi qui créerait le risque professionnel pour les chauffeurs d'automobile, et ne s'appliquerait pas aux watmanns d'autobus et de tramways électriques. Ce serait bien là, pour reprendre ses propres termes, « une règle faite pour une certaine catégorie de personnes ou d'hypothèses, qui ne s'appliquera pas à d'autres personnes ou à d'autres hypothèses, quand bien même elles seraient placées dans des conditions identiques ».

La statistique des accidents citée plus haut, dans laquelle les accidents, d'automobile n'entrent que pour partie, est là pour nous prouver, qu'exiger de la victime d'un accident, la preuve de la faute dont elle a été victime, aboutit à une impossibilité et une iniquité juridique. Une personne a été tuée par un véhicule, en l'absence de témoins, ses ayants droit seront dans l'impossibilité de prouver la faute du conducteur, que ce soit un chauffeur, un charretier ou un cocher. Plus l'accident est grave, plus la preuve est difficile à faire. A une personne qui roule évanouie sous les roues d'une voiture, quel que soit le mode de traction de cette voiture, vous demandez, non point de prouver que cet accident n'est point arrivé par sa faute, par son imprudence, mais par la faute d'un autre et de déterminer cette faute. Aucune réglementation n'interdisant aux aéroplanes les rues et les chaussées fréquentées, la loi obligerait de même la victime écrasée sous la chute d'un aéroplane à indiquer au tribunal, la faute commise par l'aéronaute, et il suffirait à celui-ci d'invoquer le cas fortuit, devant tel ancien président de section de la 10^e chambre, pour être certain de voir sa victime déboutée. Ainsi le veut l'article 1382, le principe du fardeau de la preuve mis à la charge du demandeur.

Summum jus, summa injuria. Qui oserait soutenir de bonne foi que ces faits nouveaux n'exigent point des solutions nouvelles ?

*
* *

« L'idée maîtresse (A. Colin, « L'accident d'automobile et la loi », *op. cit.*) qui domine nos propositions, c'est la nécessité de renverser, en ce qui concerne la réparation des accidents d'automobiles, les antiques conceptions relatives à la réparation des dommages causés à autrui. Ces conceptions formulées chez nous par les articles 1382 et suivants du Code civil (1) remontent en somme

(1) Peut-être ne paraîtra-t-il pas inutile, en vue de la discussion juridique qui va suivre, de reproduire ici le texte intégral de ces articles.

ART. 1382. — Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

ART. 1383. — Chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou son imprudence.

ART. 1384. — On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde.

Le père et la mère après le décès du mari sont responsables du dommage causé par les enfants mineurs habitant avec eux.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés.

Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère, instituteurs et artisans, ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

Toutefois la responsabilité civile de l'Etat est substituée à celle

au plébiciste romain, voisin, croit-on, de la loi des XII tables, votée sur la proposition du tribun Aquilius et dénommée *loi Aquilia*. Elle date d'une époque où la confusion du droit pénal et du droit civil, commune à toutes les législations primitives, dominait encore les idées juridiques des Romains.

Lorsqu'une personne est, en France, victime d'un accident ou dommage causé par autrui, il ne suffit pas qu'elle démontre, pour en obtenir réparation, le lien de cause à effet existant entre l'acte d'autrui et le préjudice encouru. Il faut encore qu'elle prouve l'existence d'une *faute* à la charge de l'auteur du préjudice, faute qui peut d'ailleurs consister dans une simple imprudence.

On a bien des fois démontré l'illogisme d'un tel système qui, dans un conflit entre deux patrimoines (il s'agit de savoir qui paiera l'accident, celui qui l'a subi ou l'autre), fait intervenir une question d'*intention* ou de *culpabilité*, un point de psychologie juridique, un élément de droit pénal en un mot. Admissible dans une société de rapports et de vie très simples, très rudimentaires, une règle comme celle

des membres de l'enseignement public (L. 20 juillet 1899).

ART. 1385. — Le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert pendant qu'il est à son usage est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

ART. 1386. — Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

de l'article 1382 ne convient pas à une cité plus complexe, dans laquelle les hommes sont placés, par suite du développement du machinisme et de l'utilisation des forces naturelles au profit de l'industrie, dans des conditions d'action réciproque extrêmement inégales.

Le Code civil d'ailleurs, écarte lui-même, dans nombre de cas, la nécessité de la démonstration d'une faute comme condition des dommages-intérêts. Il en est ainsi dans les hypothèses du dommage causé par un animal (art. 1385), par la ruine d'un bâtiment (art. 1386), par un préposé, un enfant, un élève (art. 1389). Dans tous ces cas le propriétaire ou le maître est déclaré responsable, sans qu'on ait besoin de démontrer sa faute. La loi le constitue en quelque sorte l'*assureur* du public contre les dangers inhérents à la chose dont il a la jouissance, ou à l'activité de celui sur lequel il exerce son autorité. A tout privilège sa contre-partie.

Il convient d'ajouter que, pratiquement, les tribunaux en prennent à leur aise avec les règles relatives au fardeau de la preuve dans les procès relatifs à un délit civil. Il tendent à admettre couramment, — et n'est-ce pas là la vérité ? — que, selon l'expression heureuse d'un conseiller d'Etat (M. Romieu), la charge de la preuve n'incombe ni au demandeur, ni au défendeur, mais au juge. Il est même tel ordre de matière, comme la réparation du dommage ré-

sultant de l'exploitation d'une concession minière, où la jurisprudence semble écarter en principe l'application de l'article 1382, et se contente, pour accorder des dommages-intérêts, de la preuve du préjudice.

Mais quelle que soit la valeur de l'article 1382, s'il est des cas nombreux où l'application du système qu'il consacre paraît aujourd'hui contraire à l'équité, il n'en est pas assurément où cette évidence s'impose avec plus de force que dans la matière des accidents causés par les automobiles. Et nul ne pourra sérieusement contester que si ces engins avaient existé en 1804, les rédacteurs du Code civil les eussent soumis, à tout le moins, au régime des articles 1385 et 1386. Les accidents qu'ils occasionnent, en effet, se produisent ordinairement dans des conditions de rapidité presque foudroyante, qui ne permettent guère aux témoins -- quand il y en a -- de se rendre un compte exact des circonstances du sinistre. Presque toujours assuré, le chauffeur se retranche derrière la Compagnie d'assurances, adversaire redoutable et retors, contre lequel l'accidenté luttera à armes trop inégales. Qu'il soit impossible de se rendre un compte exact de la manière dont les choses se sont passées, le juge, s'il ne sait pas s'affranchir des formules du droit strict, devra déclarer que la démonstration d'une faute n'étant pas faite, le demandeur doit être débouté de

de sa demande. La victime finira donc par payer l'accident. Résultat choquant à la fois pour l'équité et la raison ; car lorsqu'un instrument à la fois très maniable et très obéissant, grâce aux progrès merveilleux de la fabrication, mais très dangereux s'il est conduit avec imprudence, a occasionné un sinistre, il devrait être plus naturel de l'attribuer, dans le doute, à un mauvais usage de cet engin.

Ajoutez cet autre inconvénient de la loi actuelle, que, s'il y a eu mort ou blessures, la responsabilité civile se complique, de par l'application possible des articles 319 et 320 du Code pénal, d'une question de responsabilité pénale. Ici la nécessité de la démonstration d'une faute, d'une *imprudence*, s'impose évidemment. Comme il s'agit d'envoyer le chauffeur en prison, le juge correctionnel y regardera à deux fois avant de prononcer une condamnation. Il fera bénéficier l'inculpé du moindre doute et nul ne saurait l'en blâmer. Mais si le chauffeur est acquitté, dans quelle situation mettra-t-on la victime qui réclame une réparation civile ? Certes, à la rigueur, il n'y aurait pas de contradiction irréductible entre un jugement acquittant un chauffeur du chef de mort ou de blessures par imprudence et accordant cependant une indemnité à la victime. L'*imprudence* du Code pénal n'est peut-être pas la même que celle du Code civil. Cependant il n'en est pas moins vrai que, dans la plupart des cas, l'acquiescement du chauffeur cons-

tituera un préjugé très fâcheux contre la demande d'indemnisation. D'où cette conséquence vraiment paradoxale que, plus l'accident sera grave, plus la victime aura de difficulté à en obtenir la réparation.

Un système qui donne de tels résultats est jugé. Il doit être renversé. Mais par quoi le remplacer ? »

*
* *

Substitution de la théorie du *risque* à celle de la *faute* : telle est, selon nous, la solution du problème ainsi posé.

Par quelles raisons se justifie-t-elle ?

Et d'abord, est-ce là une nouveauté juridique absolue, comme la première pierre d'un édifice de droit nouveau, dont la modernité trancherait sur le granit ancien de notre Code civil ?

Le problème de droit, posé par le développement de moyens de transports nouveaux, ne peut-il être tranché que par des règles de droit nouvelles, par un renversement de nos vieilles conceptions juridiques, ou, au contraire, s'agit-il seulement d'adapter le droit aux nécessités de l'heure, suivant l'exemple que nous offre le droit romain, faisant sortir des rudiments de la loi des XII Tables, un admirable monument juridique, par cette même évolution organique qui fera naître le formidable empire romain de la bourgade de Romulus ?

« Le propriétaire d'une chose autre qu'un animal ou un bâtiment (1) est-il responsable, *en sa qualité de propriétaire et abstraction faite de toute idée de faute*, des dommages que sa chose peut causer à autrui ? » Si on répond par l'affirmative, la propriété imposera à son titulaire un *risque* permanent, l'obligation de réparer le dommage qu'une chose peut causer.

L'idée d'une responsabilité encourue de plein droit par le propriétaire d'une chose, sans qu'on puisse relever ni même présumer contre lui la moindre faute, paraît étrangère à l'ancien droit français. Tous nos anciens auteurs, Domat en tête, supposent toujours que le propriétaire a commis une faute, en laissant son bâtiment en mauvais état et ils ne soupçonnent pas qu'une autre chose qu'un bâtiment puisse causer à quelqu'un un dommage.

Le Code civil n'a établi nulle part cette responsabilité purement réelle ; il maintient l'ancien principe de la nécessité d'une faute prouvée ou tout au moins présumée, mais on peut dire qu'il contient EN GERME l'idée nouvelle. Ainsi, quand il déclare le propriétaire d'un bâtiment responsable de sa chute, s'il y avait un *vice de construction*, il admet une responsabilité indépendante de l'idée de faute. Sans doute ce vice peut tenir à une faute du propriétaire, qui a

(1) Planiol, *Droit civil*.

voulu faire bâtir trop économiquement ou sur un plan défectueux ; mais il peut être imputable aussi uniquement à l'architecte ou à l'entrepreneur employé à la construction et la loi ne fait aucune distinction. Domat ne tenait pas le même langage et ne parlait que d'un bâtiment en mauvais état que son propriétaire négligeait de réparer.

L'idée d'une responsabilité générale imposée à tout propriétaire, en cette seule qualité, pour les dégâts commis par sa chose, est le résultat d'une évolution qui s'est produite dans la pensée des auteurs modernes. Ils ont commencé par dire que l'article 1386 n'était pas limitatif, et qu'en parlant des bâtiments la loi n'avait donné qu'un exemple. « Chacun, dit Demolombe, est responsable des défauts inhérents à sa chose. C'est plutôt au propriétaire d'une chose à subir les conséquences de sa propriété (1) qu'aux tiers innocents. » Mais pour eux cette responsabilité du propriétaire reposait encore sur une présomption de faute. « Le propriétaire doit veiller à ce que sa chose ne cause pas de dommage à un tiers, disait Demolombe. » Toutes les choses que nous possédons doivent être tenues en tel état qu'elles ne nuisent point à autrui ; sans cela le dommage

(1) L'idée avait déjà été formulée dans un rapport fait au Tribunal par Bertrand de Greuille où il est dit que, « en thèse générale, rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre ».

qui en résulte doit être considéré comme le résultat de notre négligence, d'une faute de notre part.

« Ce n'était là qu'une opinion de transition qui se bornait à généraliser la présomption de faute qui sert de base aux dispositions de la loi en imposant à tout propriétaire l'obligation légale d'entretenir sa chose. Cette obligation est en elle-même très raisonnable et très juste, mais elle laisse au propriétaire le droit de prouver qu'il n'a pas commis de faute. Des auteurs sont venus qui sont allés bien au delà, qui ont rompu complètement avec l'idée de faute pour soutenir que *la responsabilité du dommage causé par la chose est une suite nécessaire du droit de propriété*. Ce serait l'abandon du principe traditionnel. Ce peut être une idée défendable en législation, bien qu'elle soit très hardie et tende en réalité à déplacer l'effet des cas fortuits ; mais on peut affirmer qu'elle est *incompatible avec les textes actuels* du Code ; les articles 1385 et 1386 sont évidemment limitatifs et excluent toute jurisprudence. »

*
* *

La responsabilité du dommage causé par la chose, est une suite nécessaire du droit de propriété.

Tel est formulé le principe de droit nouveau, la formule juridique de demain.

Qu'il constitue une nouveauté ; c'est ce que nous

discuterons tout à l'heure. Il n'en reste pas moins que ce principe est juste, son application nécessaire et qu'il ne heurte nullement l'état des esprits, prêts à l'accepter comme ils ont accepté sa première application, lors de la loi sur les accidents du travail.

« La loi de 1898 (1), chacun le sait, a opéré, en matière d'accidents du travail, une véritable révolution juridique, en *substituant au système romain de la faute le système moderne du risque*, plus judicieux, semble-t-il, et plus pratique, lorsqu'il s'agit d'un sinistre dû à l'utilisation d'une force mécanique. Les dommages qui résultent en effet de l'entreprise doivent rentrer dans ses frais généraux. On ne saurait en rejeter la charge sur le patrimoine d'autrui. Ce sont là des idées qui parurent choquantes à beaucoup de personnes en 1898, mais qui sont aujourd'hui universellement acceptées. Leur extension à des matières voisines et analogues, serait conforme à la fois à l'équité et à la logique juridiques. Ainsi nous dirions dans notre matière que si un engin périlleux est jeté dans la circulation, les risques inhérents à son fonctionnement doivent être supportés par celui qui en retire du profit ou du plaisir plutôt que par le public. Là, croyons-nous, est la vérité. Appliqué à l'automobilisme, non dans toute sa rigueur, mais avec les tempéraments qui sont

(1) A. Colin, *L'accident d'automobile et la loi*, déjà cité.

admis à peu près par tous les projets actuellement à l'étranger, le système du *risque* aboutirait aux règles suivantes :

Responsabilité en principe du propriétaire (ou de l'occupant (1), de l'automobile.

Exonération du responsable s'il démontre non pas une faute quelconque de la victime, mais une faute grave (2), la loi de 1898 exige une faute intentionnelle.

(1) Cette parenthèse demanderait quelques explications supplémentaires. Qu'entend M. Colin par l'occupant ? Il ne saurait sans nul doute s'agir du voyageur qui se trouve dans un auto-taxi, mais de celui qui a loué une automobile pour un certain temps. Pourquoi dans ce cas substituer sa responsabilité à celle du propriétaire à qui il a payé le prix de la location et qui doit supporter le risque d'une propriété dont il accepte les bénéfices.

(2) Il est intéressant de noter les ressemblances entre les deux campagnes menées en matière d'accidents du travail et d'accidents de la voie publique. En présence de la presque impossibilité d'obtenir pour les victimes d'accidents de la voie publique les réparations qui leur étaient légitimement dues, de par le fardeau de la preuve de la faute mis à leur charge, on a commencé par demander le renversement de la preuve, système bâtard et incomplet, pour s'élever jusqu'au principe du risque. Il en a été de même pour les accidents du travail. Dès le mois de mai 1880, des propositions de loi furent déposées par M. Martin Nadaud et Raspail (Planiol déjà cité) qui demandaient l'établissement d'une *présomption de faute contre le patron*, au moyen d'un alinéa nouveau ajouté à l'article 1384. Cette présomption aurait eu pour effet le *renversement de la preuve* ; pour éviter d'être condamné à des dommages-intérêts, le patron aurait dû prouver qu'il était exempt de faute. Le résultat pratique aurait été de faire supporter au patron tous les accidents dont la cause reste inconnue, c'est-à-dire ceux qui laissaient l'ouvrier sans recours.

Après de longues discussions, on finit par s'arrêter à une autre idée plus franche et plus correcte : la création du risque profes-

Exonération également dans l'hypothèse de *la force majeure*, pourvu qu'il ne s'agisse pas d'une défectuosité de la machine.

Exonération enfin au cas où il est démontré que l'accident est dû au fait d'un tiers autre que le préposé du propriétaire.

Il est probable que l'introduction du principe nouveau du risque du propriétaire serait admis dans le monde des propriétaires de moyens de transport avec autant de facilité que celui du risque professionnel à la charge du patron a été admis dans le monde industriel. Sa proclamation par la loi aurait pour conséquence, comme la loi sur les accidents du travail, l'obligation de l'assurance, et moyennant un accroissement de charges minimales, ainsi que nous l'établirons plus loin, toute victime d'accident serait certaine désormais d'obtenir les dommages-intérêts qui lui seraient dus. »

Ainsi le principe du risque, suite nécessaire du droit de propriété, n'est point une chimère née dans le cerveau de quelques juristes.

Son application demain dans le domaine des accidents de la voie publique sera aussi facile qu'elle l'a été en matière d'accidents du travail. Il nous reste à démontrer maintenant que non seulement ce principe est légitime, mais encore qu'il ne constitue

sionnel. Le principe en fut établi dès le 11 février 1882 dans une proposition de M. Félix Faure.

qu'une nouveauté apparente, et qu'ainsi que le reconnaît M. Planiol, il était contenu en germe dans les articles du Code civil.

*
* *

Est-il donc vrai, que d'une façon absolue, le Code civil subordonne l'allocation de dommages-intérêts à la preuve d'une faute ? Le demandeur doit-il faire seulement la preuve d'un rapport de cause à effet entre le dommage qu'il a subi et l'acte qu'a causé ce dommage, ou bien plus doit-il prouver la faute de celui qui a commis l'acte ?

« On est responsable, dit l'article 1384, non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde. »

C'est en vain que l'on chercherait tant dans les termes mêmes que dans l'esprit de cet article quelque chose qui ait rapport à une idée de faute : « Le dommage que l'on cause par son propre fait. » Il semble bien que cet article contredise l'article 1382, que la seule preuve qu'exige le Code soit une preuve de cause à effet, et non la preuve d'une faute. Ici les rédacteurs du Code civil ne se montrent plus les interprètes serviles du droit romain. Il semble qu'ils s'élèvent jusqu'à la conception moderne de la com-

plexité des rapports sociaux, qui fait que le développement de telle personnalité peut léser les droits de tel autre membre du corps social, sans qu'il y ait le moins du monde ni faute ni intention de nuire. Et la suite même de l'article vient confirmer cette supposition.

« Chacun ne doit répondre que du dommage qu'il a causé par sa propre faute (1) : la faute comme le mérite est personnelle. Comment comprendre que, par dérogation au principe, une personne se trouve tenue d'un dommage arrivé par le fait d'autrui ? »

Bien plus, « cette responsabilité des maîtres et des commettants est beaucoup plus rigoureuse que celle des parents et des instituteurs, car aucune excuse n'est admise : *le maître ou le commettant n'est pas autorisé à prouver qu'il n'a commis aucune faute et qu'il n'a pas dépendu de lui d'empêcher l'acte de s'accomplir* ».

Ainsi donc, de l'aveu même de M. Planiol, voici un article qui dément tout le système, de la faute nécessaire à démontrer. Si la responsabilité de l'article 1384 était fondée sur un manque de surveillance, de direction, sur une négligence de la part du patron, comment ne pas admettre la possibilité pour lui de se dérober aux conséquences d'une faute qui ne lui est pas personnelle, par la démonstration qu'il a fait

(1) Planiol, *Traité de Droit civil*.

tout son possible pour empêcher cette faute même. Et après avoir déclaré cet article inique et injuste, M. Planiol est obligé de conclure :

« Quand on l'applique à des industriels ou des commerçants, c'est-à-dire à des gens qui spéculent et emploient des commis et des ouvriers, la responsabilité des fautes du personnel peut se justifier par l'idée d'*entreprise*, de la même façon que le risque des accidents qui atteignent le personnel lui-même : le patron, prenant le profit pour lui, doit supporter les risques de l'entreprise, et parmi ces risques, on peut faire figurer les accidents dus à la maladresse ou à l'oubli d'un agent. »

Voici donc M. Planiol forcé, pour justifier et expliquer l'article 1384, de faire appel à ce principe du risque professionnel, qui, excluant toute idée de faute, est, selon lui, contraire par là même à l'idée du Code civil.

Mais de même que le risque professionnel, le risque du propriétaire n'existe-t-il pas en germe dans le Code civil ?

Non, répond M. Planiol.

« Dans le projet de l'an VIII, il est visible que le législateur a pensé, à la fois, aux personnes et aux choses, dont quelqu'un a la surveillance et la direction, et qui peuvent être pour les tiers une source de dangers. La responsabilité est donc fondée par ce texte, à raison des choses comme à raison des per-

sonnes, sur une idée de garde, c'est-à-dire sur une faute personnelle de celui qui s'est mal acquitté de sa tâche en surveillant. On ne peut faire sortir de ce texte l'idée d'une responsabilité indépendante de toute faute. »

Et c'est sur cette idée du devoir de surveillance que se fonde la jurisprudence même, qui tend pourtant à admettre le risque de propriété, et la responsabilité du propriétaire, en dehors de la preuve d'une faute, ainsi que le prouve cet arrêt de la Cour de Bruxelles en date du 16 avril 1872 :

« Attendu que du texte de l'article 1384 du Code civil, il ressort clairement que le propriétaire d'une chose, même inanimée, qu'il a sous sa garde est responsable du dommage causé par le fait de cette chose ;

« Attendu que si l'on pénètre l'esprit de cette disposition, l'on acquiert la conviction que cette responsabilité prend naissance du moment où du seul fait de cette chose il résulte un préjudice ; qu'il est en effet naturel et logique que le propriétaire d'une chose sur laquelle il a droit de surveillance et de direction soit légalement présumé en faute, dès l'instant où cette chose cause un préjudice ;

« Par ces motifs... »

Risque de propriété encore proclamé par l'article 1385 :

La faute commise par le propriétaire ou le détenteur de l'animal n'a pas besoin d'être prouvée ; elle est présumée par la loi qui le déclare de plein droit responsable du dommage.

Et risque de propriété encore, de l'aveu même de M. Planiol consacré par l'article 1386.

« *L'article 1386 n'établit aucune présomption de faute* (1). — En effet, la responsabilité du propriétaire n'est engagée qu'autant qu'il y a eu défaut d'entretien ou vice de construction, et naturellement c'est au demandeur en indemnité qu'il appartient de prouver l'un ou l'autre de ces deux faits qui forment la condition de sa demande. L'un de ces deux faits étant prouvé, le propriétaire du bâtiment est nécessairement condamné, sans pouvoir se disculper en alléguant qu'il ignorait le mauvais état de sa chose, et qu'il n'a pas été en son pouvoir d'en empêcher la ruine. De son côté, la victime de l'accident qui prouve l'existence d'un vice de construction, n'est pas tenue d'établir que ce vice provient d'une faute du propriétaire (Cass., 19 avril 1887). Dans les cas où il s'applique, l'article 1386 est donc très rigoureux pour les propriétaires ; il établit contre eux un risque redoutable contre lequel ils ne peuvent se protéger que par l'assurance ; et, ce qui est important à noter, *cette responsabilité est fondée sur leur seule qualité de propriétaire et est étrangère à toute idée de faute.*

(1) Planiol, *Traité de droit civil*.

*
* *

Ainsi donc, d'une étude critique et impartiale des articles 1382, 1383, 1384, 1385, 1386, il résulte que le principe du risque de propriété, non seulement n'est point étranger au Code civil, mais s'y trouve proclamé explicitement : que l'idée de la démonstration nécessaire d'une faute, à la charge de celui qui réclame des dommages-intérêts, ne se trouve consacrée que par l'article 1382 ; que tous les autres articles parlent seulement d'un rapport de causalité à établir entre le fait et le dommage causé. Et que l'établissement du risque de propriété n'est point en contradiction avec les principes du Code, et constitue seulement le terme d'une évolution organique et logique, dont le point de départ se trouve dans le Code civil lui-même.

Et la jurisprudence ne craint point d'indiquer au législateur la voie dans laquelle il doit s'engager. C'est ainsi que le tribunal de commerce de Paris, statuant sur une action intentée par le sieur Schlesinger contre la Compagnie générale des voitures à raison d'un accident dont il avait été victime, a rendu le 27 novembre 1909 un jugement dans lequel nous relevons l'attendu suivant :

« Attendu qu'en l'absence de tout cas fortuit ou de force majeure, le fait par une voiture de heurter un piéton constitue à la charge du conducteur de la dite voiture, une présomption de faute contre laquelle la preuve contraire est toutefois admissible » ;

« Attendu que la preuve dont s'agit n'est pas rapportée »,.....

La Compagnie condamnée a fait appel, et relevé dans ses conclusions la nouveauté de cette théorie :

« Attendu que cette théorie absolument antijuridique qui renverra la charge de la preuve ne saurait être adoptée par la Cour » ;

« Que c'est à M. Schlessinger, demandeur au procès, qu'incombe la charge de faire la preuve de la charge de faire la preuve de la responsabilité de la Compagnie ».....

L'affaire est actuellement pendante devant la 5^e Chambre de la Cour. La Cour confirmera-t-elle cette jurisprudence nouvelle et hardie en l'étayant des raisons juridiques que nous avons développées plus haut ? Peu importe ; le principe est posé. C'est au législateur qu'incombe maintenant le rôle d'établir la théorie de droit, d'où découlera la nécessité du renversement de la preuve, en proclamant en matière d'accidents de la voie publique le principe du risque de propriété. C'est cette théorie qu'établit un remarquable document législatif étranger que nous citerons comme conclusion à ce chapitre, et dont le législateur français saura s'inspirer, espérons-le, dans un avenir prochain.

*
* *

Arrivons maintenant à un système (1) qui joint

(1) Rapport de M. Braun, rapporteur de la commission de jus-

à l'avantage d'inclure le renversement de la preuve comme une conséquence logique de ses prémisses, celui de s'inspirer d'une thèse juridique plus générale, admirablement appropriée aux nécessités spéciales de la civilisation contemporaine, féconde en applications pratiques, et génératrice de solutions rationnelles, pour une foule de difficultés présentement pendantes devant la doctrine et la jurisprudence.

Nous voulons parler de la *théorie du risque*, dont l'application la plus correcte serait peut-être : *Système de la garantie du fait ou du risque des choses*.

Jusqu'à présent, dans l'exposé critique que nous avons fait des divers systèmes proposés, nous ne sommes pas sortis du principe de la faute de l'auteur de l'accident, soit de la faute constatée, soit de la faute présumée. Tous les systèmes passés en revue ont à leur base la notion de faute, et règlent sur l'existence et l'étendue de la faute la responsabilité de l'auteur de l'accident.

C'est de là précisément que provient leur commune faiblesse relative ; le principe qu'ils invoquent à l'appui de leurs solutions n'est pas assez large pour en supporter l'édifice.

Que faut-il donc pour résoudre adéquatement le

tice du Sénat de Belgique, chargée d'examiner diverses propositions de loi relatives à la responsabilité civile des accidents d'automobile.

problème ? Il faut pour cela une chose bien simple : il faut s'abstraire de la notion de faute ou plutôt il faut la résumer dans une norme supérieure, capable d'embrasser dans sa généralité toutes les causes possibles d'accident, et de régler d'un seul coup l'incidence de chacun dans le domaine du droit civil. C'est ce que fait la théorie du risque, non élisive, mais abstractive de la faute.

Cette théorie peut être justifiée de deux manières : par des considérations d'économie sociale d'abord, par des raisons juridiques ensuite.

Point de vue social. — L'usage de toute chose comporte à côté de ses avantages quelque détriment pour soi-même et pour autrui ; c'est la rançon naturelle de l'activité humaine, toujours imparfaite par quelque côté. Cela étant, il paraît conforme à l'équité naturelle, de faire supporter le détriment des choses, par celui qui les soumet à son usage et en recueille le profit. Un adage résume cette observation de fait et ce principe d'équité : *Ubi emolumentum, ibi et onus esse debet.*

Point de vue juridique. — La base juridique de la théorie, c'est tout simplement l'obligation légale d'indemnisation imposée à quiconque a lésé le droit d'autrui. *Neminem laedere* : ce précepte général est antérieur et supérieur à la loi, régit les relations privées des hommes en société.

Ainsi donc il y a obligation légale violée dès qu'il

y a lésion d'un droit, par le fait de l'homme ou de sa chose. Il est légalement dû une réparation à la victime d'un accident par l'auteur de celui-ci, hormis le cas de force majeure excluant toute imputabilité personnelle : le dommage résultant du fait de la chose, doit être garanti en première ligne par le propriétaire de celle-ci.

Mais comment ce principe va-t-il jouer dans nos institutions juridiques ? Où va-t-il s'insérer dans leur mécanisme, et en s'y insérant, ne va-t-il pas le déconcerter par les contradictions qu'il offre avec les principes qui le meuvent ?

La théorie du risque est beaucoup moins nouvelle et beaucoup moins étrangère aux constructions juridiques du Code civil qu'on ne le croit généralement sur la foi d'un examen superficiel.

Indubitablement le Code en consacre déjà plusieurs applications.

Le principe de la garantie du fait des choses inanimées est déposé implicitement dans l'article 1384 ; nul ne le pourrait mieux mettre en lumière que ne l'a fait la Cour de Gand dans son arrêt rendu le 7 mai 1903 et que voici :

« Attendu que les termes de l'article 1384 mettent en opposition le dommage causé par le fait propre de l'homme et celui causé par le fait d'autrui ou par le fait des choses, indiquant ainsi deux catégories nettement tranchées de responsabilité ;

« Attendu que la première catégorie, aux termes des articles qui précèdent, comprend tous les faits culpeux qui causent un dommage, qu'ils soient volontaires ou simplement dus à la négligence ou à l'imprudence ; que cette catégorie comprend dans sa vaste étendue tous les faits personnels et illicites de l'homme, ce que la loi exprime en disant qu'ils doivent être arrivés par la faute de celui qui les a commis, c'est-à-dire par un fait illicite de l'homme ; qu'en effet, le mot faute (*culpa*), dans son sens juridique comme dans son sens usuel, ne peut s'appliquer qu'au manquement personnel d'un être humain et responsable ;

« Attendu qu'il y a faute personnelle non seulement lorsque l'homme cause le dommage lui-même, mais encore lorsqu'il le fait commettre par un autre ou qu'il se sert d'une chose pour le commettre ; que même le fait de causer du dommage, en ne surveillant pas les personnes dont on doit répondre ou les choses que l'on a sous sa garde, est encore un fait personnel dont on doit répondre, aux termes de l'article 1383, lorsque ce dommage en est résulté directement ;

« Attendu que c'est là, du reste, l'application d'un principe de morale universelle, antérieur et supérieur à toutes les législations, consacré par toutes les religions et par les lois de tous les peuples : *Neminem laedere*. Nul ne peut par sa faute causer un dommage à autrui ;

« Attendu qu'après avoir établi cette première catégorie de responsabilités, conformément au droit naturel, le Code civil déclare que l'on répond aussi du dommage qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde ;

« Attendu que la première remarque qui frappe c'est qu'ici, comme dans les articles qui suivent et qui ne sont que le développement de ce principe nouveau, la loi ne parle plus de la faute de celui qu'elle déclare responsable, mais du fait d'autres personnes ou du fait des choses, différence déjà significative par elle-même, mais que l'on ne peut hésiter à déclarer intentionnelle, du moment que l'on considère que si la loi avait réellement exigé une faute personnelle de celui qu'elle rend responsable, elle n'aurait fait que se répéter bien inutilement les deux articles précédents prévoyant tous les faits culpeux imaginables qui ont directement causé un dommage, et que l'on est ainsi amené à dire : ou bien que les articles 1384 à 1386 n'ont aucune utilité, ou bien qu'ils se rapportent uniquement aux dommages causés exclusivement par le fait illicite de certaines personnes ou par celui des choses ;

« Attendu qu'envisagées de cette façon, ces dispositions ont un sens très précis et qu'il est nécessaire de les établir ;

« Qu'en effet, d'après la morale absolue, nul ne ré-

pond que de son propre fait et qu'il faut une loi pour déclarer quelqu'un responsable du fait d'autrui ou du fait de choses, quand il n'y a pas directement et personnellement contribué : que ces dispositions sont donc de droit positif (D'Aguesseau, *Œuvres*, t. I, p. 447, édition de 1772 ; Domet, *Lois civiles*, préface, édition 1756), comme émanant exclusivement de la volonté du législateur ; que de plus elles ont un caractère comminatoire, et qu'il n'est pas plus permis de les restreindre que de les étendre ;

« Attendu que l'article 1384 déclare en termes absolus que l'on est responsable du dommage causé par le fait des choses quel'on a sous sa garde ; que cette disposition est claire et complète, et qu'elle ne peut s'appliquer au fait personnel du maître ou du gardien, mais uniquement au fait de la chose elle-même, abstraction faite d'une faute de son gardien ;

« Attendu que l'on soutient néanmoins que cette responsabilité est basée sur une présomption légale de faute, que d'aucuns déclarent irréfragable ;

« Mais attendu que pareille présomption ne peut être établie que par une loi spéciale (art. 1350) et que l'on ne rencontre le mot « présomption » ni dans la loi, ni dans les travaux préparatoires ; que l'idée même d'une présomption de faute personnelle du répondant est absente de la loi, et que pareille faute ne constitue pas une condition légale de sa responsabilité, puisque celle-ci n'est pas basée sur ce qu'il

serait probable ou présumable qu'il a lui-même, par son fait personnel, causé le dommage, mais qu'il est, au contraire, absolument certain que, dans l'hypothèse de l'article 1384, il n'y a eu dommage directement causé par un fait personnel du répondant, sinon il y aurait lieu à l'application des articles 1382 et 1383.

« Attendu que si, par un acte de souveraineté et dans un but d'intimidation, la loi établit que le répondant sera traité comme s'il avait commis lui-même le fait des personnes dont il répond ou des choses dont il a la garde, ce n'est point parce qu'elle suppose qu'il a réellement pris part à ce fait, mais parce qu'elle veut qu'il en réponde comme s'il y avait pris part ; qu'elle établit donc non point une présomption, mais une fiction dont elle trace elle-même les limites ;

« Attendu que cette fiction ressort clairement de la combinaison des termes des articles 1370 et 1384 du Code civil ; que ce dernier article fait une distinction formelle entre le fait propre et le fait d'autrui ou des choses ; que c'est uniquement de ces derniers faits que l'on répond en vertu de cet article et cependant le quasi-délit ainsi défini se trouve, par deux fois, dans l'article 1370, déclaré naître d'un fait personnel à celui qui se trouve obligé, ce qui ne peut se comprendre que par l'effet d'une fiction légale ;

« Attendu que le législateur a indiqué dans les tra-

vaux préparatoires du Code quels sont les motifs législatifs qui lui ont fait admettre cette fiction, motifs qui sont d'ordres divers et qu'il faut considérer dans leur ensemble sans en négliger ni en omettre aucun ; que l'on y trouve très clairement indiquées l'idée de la faute objective, celle de la garantie légale et celle du *risque corollaire de la jouissance* ; que si l'éventualité d'une faute personnelle est incontestablement entrée dans les préoccupations du législateur, on y retrouve avant tout cette considération d'équité sociale, déjà érigée en principe d'ordre public par Domat (*Lois civiles*, liv. II, tit. VIII, sect. II), que « l'ordre qui lie les hommes en société ne les oblige pas seulement à ne nuire en rien par eux-mêmes à qui que ce soit, mais qu'il oblige chacun à tenir tout ce qu'il possède en tel état qu'il ne puisse en arriver ni préjudice ni dommage », motif objectif que Bertrand de Greuile ne faisait que répéter en disant que « rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre » ; que le législateur a ainsi reconnu, qu'en fait, il y a presque toujours une faute éloignée de la part du propriétaire ou du gardien de la chose, faute qui consiste uniquement dans le fait de posséder, même à son insu, une chose vicieuse et susceptible de causer du dommage par son propre vice ; qu'il a reconnu que les cas où néanmoins il n'y a nulle faute à leur reprocher sont infiniment exceptionnels, et que la loi doit établir une garantie

absolue, parce qu'en définitive il n'est pas juste que notre chose cause du dommage à autrui, et en dernière analyse parce que *le risque des choses doit retomber sur celui qui en tire avantage* ;

« Attendu que ces divers motifs allégués par le législateur ne forment donc point des présomptions, mais ne sont dans leur ensemble, que des constructions juridiques et ayant une fiction légale, de laquelle il résulte que le gardien de la chose est considéré comme ayant lui-même commis le dommage causé par cette chose ; que cette responsabilité ne se trouve tempérée par aucune excuse ; que telle est la volonté de la loi, et que celui qu'elle considère fictivement non obligé, ne peut s'exonérer qu'en prouvant que le dommage est l'œuvre *d'une cause extérieure*, qui ne peut lui être imputée, preuve qui fait disparaître à la fois, et le fait dommageable de la chose, et la fiction de personnalité que la loi y rattache ;

« Attendu qu'il résulte des considérations qui précèdent, que toutes les fois, que la demande d'indemnité a pour objet le dommage causé par le fait d'une chose, le demandeur ne doit fournir *de plano* que la preuve, généralement toute faite, d'un fait illicite et d'un rapport de causalité entre ce fait et le préjudice causé ; que telles sont les conditions légales de la responsabilité édictée par l'article 1384 et qu'il n'y en a pas d'autres ;

« Attendu qu'il peut se faire que le dommage qui

paraît *a prima facie* avoir été causé directement par la chose, soit en réalité le résultat d'une pure force majeure, du fait d'un tiers ou du fait de la victime elle-même, mais ce sont des exceptions qu'il appartient au défendeur de prouver, et que l'on ne peut obliger le demandeur de prévoir ; que le contraire serait dans la plupart des cas rendre toute action de ce genre impossible et violer la règle *reus in excipiendo fit actor* (1). »

*
* *

Nous ne saurions trouver de conclusion meilleure, aux considérations développées ci-dessus, qu'en citant, pour terminer, ce passage du discours du député Done, au cours de la discussion que motiva devant le Reichstag allemand, un projet analogue sur la responsabilité civile en matière d'accident d'automobile.

« La voix des victimes est rarement entendue. Un

(1) Le rapport dont nous venons de citer ces passages, n'a trait qu'à la responsabilité civile des accidents d'automobile. Mais il est facile de voir que cette théorie s'applique mot pour mot à tout accident de la voie publique, quel que soit le genre de véhicule qui l'a causé. Vous, compagnie de transport, vous mettez en circulation pour en tirer un profit, tramways autobus ou auto-taxis. Vous devez supporter le risque, corollaire du profit que vous tirez de votre propriété et de l'usage que vous en faites. De même pour les fiacres, les attelages de luxe, les voitures de livraison ; que ce soit profit ou plaisir que vous tiriez de l'usage de votre propriété, le risque reste le même et vous devez le supporter.

accident se produit ; on doit se demander qui doit équitablement supporter le dommage. On prend comme base le principe de responsabilité par faute et on conclut : Hors le cas de faute, pas de dommages-intérêts.

Il faut faire intervenir un point de vue social ; et je considère comme un progrès social, que nous soyons arrivés peu à peu de la notion de responsabilité par faute à la théorie du risque ; que nous soyons arrivés à dire :

« Si notre vie économique moderne exige l'utilisation de forces animales ou mécaniques, qui sont une cause de danger pour la généralité des hommes, *il est équitable que le dommage causé par ces forces soit supporté par celui qui utilise, pour l'exercice de sa profession, l'instrument dangereux.* C'est là l'idée qui devrait guider toute notre législation. »

CHAPITRE IV

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE.

« Ce n'est pas le tout d'assurer *le droit* des victimes à une indemnité (1). Il convient de faire en sorte qu'elles puissent *en fait* la toucher. Or en notre matière, il y a deux périls à considérer, périls d'inégale importance d'ailleurs : l'insolvabilité de l'automobiliste et l'accident anonyme. »

C'est sur ce point surtout, qu'apparaît la nécessité d'étendre à tous les accidents de la voie publique les solutions préconisées pour les seuls accidents d'automobiles. C'est qu'en effet l'accident anonyme ne date pas de l'apparition des automobiles. Il a existé de tout temps. Et il est bien certain, que la rapidité de l'automobile, en augmentant les chances de succès, pour le chauffeur qui essaie de se soustraire à la responsabilité de l'accident, et qui s'enfuit sans se soucier de la victime qu'il laisse sur le sol, a augmenté par là le nombre des accidents anonymes. Elle a eu surtout pour conséquence d'attirer l'attention publique sur la lâcheté d'une telle conduite et de créer

(1) A. Colin, *L'accident d'automobile et la loi*, déjà cité.

un nouveau délit : le délit de fuite après accident. Mais nombreux étaient déjà auparavant les accidents anonymes. Si nous nous reportons en effet à la statistique du parquet de la Seine, nous trouvons pour onze années prises au hasard, de 1879 à 1909, chiffres les suivants :

Années [Affaires classées sans suite			
1879	1.028	dont 25	par auteurs inconnus
1883	1.968	505	—
1889	3.095	706	—
1892	3.476	413	—
1896	2.797	354	—
1900	4.384	273	—
1902	4.291	517	—
1904	5.217	642	—
1906	5.177	327	—
1908	5.690	342	—
1909	7.082	405	—

Il n'est point douteux que ces chiffres déroutent quelque peu au premier abord. Mais en les interprétant avec toute la réserve nécessaire, il n'en reste pas moins : que depuis le vote par les Chambres de la loi créant le délit de fuite avec les pénalités graves qu'il comporte, le nombre des accidents anonymes a diminué ; ensuite que ce délit, avant d'être relevé par la loi n'en existait pas moins, et que la lâcheté des écraseurs fuyards faisait déjà des victimes, avant l'apparition des automobiles. Or en quoi le conducteur d'un attelage qui s'enfuit, après avoir causé un accident, encore que sa tentative ait moins de chances de succès, serait-il plus excusable que le conduc-

teur d'automobile qui commet le même délit. C'est ce qu'a fort bien compris le législateur et c'est pourquoi, dans la loi du 20 juillet 1908, il n'a établi aucune distinction.

« Tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs à 500 francs.

Dans le cas où il y aurait lieu en outre à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double. »

Comment le législateur de demain pourrait-il ne pas suivre cet exemple, et dans son légitime désir d'assurer à la victime d'un accident la juste réparation qui lui est due, alors même que l'auteur de l'accident aurait pris la fuite, comment pourrait-il accorder une indemnité à celui qui aurait eu ainsi la relative bonne fortune d'être blessé par une automobile, tandis qu'il refuserait cette indemnité au malheureux qui aurait eu la double infortune d'être piétiné par de fringants pur sang ?

Et en ce qui concerne l'insolvabilité de l'auteur de l'accident, comment distinguer suivant que l'accident est le fait d'une automobile ou de toute voi-

ture d'un autre genre ? C'est ici qu'apparaîtrait particulièrement injuste une législation qui ne viserait que les seuls accidents d'automobiles.

Certes, nous n'allons pas jusqu'à prétendre que la solvabilité est de règle dans le monde des automobilistes ; mais il est certain qu'elle constitue la presque généralité et que la proportion des propriétaires d'automobiles insolvable est infime à l'égard des propriétaires de véhicules ordinaires. L'automobile est par elle-même un indice de fortune. Non point par le capital que nécessite son achat. Nous voyons à l'heure actuelle les maisons d'automobiles les plus sérieuses et les plus solides mettre en vente, à des prix variant de 6 à 8.000 francs, des voitures à quatre places très élégantes d'une force de 10 à 12 HP. La lourde carrosserie reste le privilège des très fortunés ; de plus en plus, l'automobile se démocratise. Mais le capital d'achat n'est rien à côté des frais d'entretien, et il n'est point possible, je crois, à celui qui veut se donner le luxe d'une automobile, de faire entrer dans son budget, de ce fait, une dépense de moins de 200 francs par mois. Or, des dépenses somptuaires de 2.400 francs par an supposent une situation de fortune de nature à chasser toute crainte sur la solvabilité du propriétaire. Il reste cette population flottante et cosmopolite pour laquelle l'argot du boulevard a trouvé le terme de « rastas », ceux dont la vie comme la situation sociale n'est qu'une façade, et pour lesquels l'au-

tomobile est une des nécessités qui leur permettent de mener la vie mondaine, d'inspirer confiance et de faire des dupes. Ceux-là sont tout de même l'exception. En général, le propriétaire d'automobile est solvable; neuf fois sur dix il est assuré.

Est-ce à dire que toute victime d'accident d'automobile est sûre de pouvoir toucher l'indemnité qui lui a été allouée par les tribunaux? Nous sommes loin de le prétendre. Il faut compter avec le chauffeur qui a acheté une automobile, s'est installé à son compte, dont l'auto constitue l'instrument de travail et toute la fortune. Le plus souvent, il recule à s'assurer, à assumer de ce fait une nouvelle charge, d'ailleurs minime, mais qu'il juge inutile, plein de confiance qu'il est en son adresse et sa prudence. Qu'une condamnation le frappe, entre le prononcé du premier jugement, les délais d'appel et l'exécution, il vend son automobile et désormais attend avec une ironie certaine l'exécution du jugement, sûr que sa malheureuse victime, la plupart du temps dénuée de ressources, n'ira point, en cas de condamnation correctionnelle, jusqu'à l'exécution de la contrainte par corps avec les frais qu'elle nécessite.

Mais c'est dans un autre cas que le plus généralement la victime d'un accident d'automobile se trouve en présence d'insolvables; il s'agit des compagnies d'auto-taxis. En présence de l'accueil empressé fait par le public parisien aux premiers auto-

taxis, des compagnies se fondèrent et se multiplièrent, avec des capitaux souvent infimes, sans fonds de roulement ni de garantie, sans calcul ni réflexion. Au lieu d'attendre une progression de clientèle qui ne devait se produire que lentement, les auto-taxis se disputèrent une clientèle restreinte par le fait des tarifs élevés, clientèle de gens d'affaires qui ont fait leur le vieil adage américain : *Times in Money*, mais qui ne devait jamais comprendre l'immense majorité des habitants de Paris, ceux qui aiment encore à se promener, que fatiguent les trépidations, les secousses de l'auto, qu'incommode la fumée de l'essence, que fait trembler la vitesse parfois folle des *watmanns*, et dont le tempérament mesuré et calme, bien français, répugne à cette conception américaine de la vie, qui consiste à en brûler toutes les étapes et toutes les heures, dans une trépidation énervante, le plus souvent sans but. Il fallait compter de plus avec les frais énormes, les taxes sur l'automobile, resté pour le législateur objet de luxe, taillable et imposable à merci, les taxes de douane et d'octroi sur le pétrole et l'essence, taxes à la fois fiscales et protectionnistes, l'usure des pneus, l'amortissement du capital, les primes d'assurance, et surtout le coulage, la gratte, car l'automobile attira vers lui, dès sa création, un monde un peu spécial, où l'habileté et l'adresse sont plus communes que l'honnêteté scrupuleuse.

Aussi, au bout de quelques mois, la plupart de

ces compagnies étaient en faillite, et il n'était point rare dans les Chambres correctionnelles, à l'appel des audiences d'affaires entre parties, d'entendre tomber des lèvres du président, cette parole dont les victimes perdues dans l'audience ne comprenaient point la cruelle signification : « A quinzaine, pour mettre en cause le syndic. » Et parce que contrairement à toute équité, la victime d'un accident, malgré le caractère alimentaire de sa créance, n'est nullement un créancier privilégié, il n'était point rare de voir un malheureux infirme pour la vie réduit à la misère et à la famine, malgré un jugement lui allouant plusieurs milliers de francs de dommages-intérêts.

Le 30 juin 1909, la 8^e Chambre correctionnelle du tribunal de la Seine allouait à une dame P... une somme de 4.000 francs de dommages-intérêts à la suite d'un accident dont elle avait été victime, de par la faute d'un chauffeur de la Compagnie générale des voitures automobiles, 143, bd Ney. Cette compagnie en faillite était représentée à l'audience par son syndic. Lorsque la victime se présenta chez ce dernier, il lui fut répondu que le dividende qui lui serait alloué ne représenterait pas les frais qu'entraînerait la levée du jugement. Non seulement elle ne put toucher aucune indemnité, mais dut, en sa qualité de partie civile, payer les frais du procès qui s'élevaient environ à 500 francs, avec les frais d'expertise médicale ordonnée par le tribunal.

Mais il n'est rien de mieux, que l'exemple que nous allons citer, pour prouver l'absurdité et l'iniquité du système actuel de la loi en matière d'accidents de la voie publique. C'est qu'un accident est pour une compagnie en faillite une bonne affaire. L'accidenté ne connaît point et ne peut connaître la compagnie d'assurances. C'est au propriétaire civilement responsable qu'elle s'adresse, c'est lui qui est mis en cause. Qu'une condamnation intervienne, la clause d'assurance joue, et la compagnie d'assurance doit à son assuré le paiement de l'indemnité à laquelle il a été condamné. Mais celui-ci, étant en faillite, ne doit à son créancier, la victime de l'accident, que le dividende fixé lors de la répartition des fonds. Nous ne sommes point ici en présence d'un contrat d'assurance, avec un tiers désigné qui, bénéficiant d'une stipulation pour autrui, possède contre la compagnie d'assurances une action directe. Et c'est ainsi que l'accidenté accroît à son détriment, le patrimoine de celui-là même, qui devait subir un préjudice du fait de l'accident dont il a été déclaré responsable.

L'assurance rendue obligatoire devra donc être complétée par la proclamation du caractère privilégié de la créance de l'accidenté contre l'auteur de l'accident, de même que devra être affirmé le caractère alimentaire et par là insaisissable de cette créance même. Le 3 août 1909, la 5^e Chambre de la Cour, statuant sur un appel d'un jugement du tribunal de

commerce qui accordait au sieur S... une somme de 20.000 francs à titre de dommages-intérêts. Le caractère alimentaire de cette indemnité ressortait nettement des débats et de l'expertise du médecin légiste, qui concluait à une paralysie du bras droit comme suite de l'accident et à l'impossibilité pour le sieur S... d'exercer son ancienne profession. Le sieur S..., commerçant, avait fait autrefois de mauvaises affaires. Lorsqu'il voulut toucher l'indemnité qui lui avait été allouée, il apprit que deux oppositions de dix mille francs chacune, avaient été pratiquées entre les mains de l'auteur responsable de l'accident.

Il y a là, nous semble-t-il, du point de vue de la plus élémentaire équité, une impossibilité absolue. Un homme a été malheureux dans ses affaires, il a de nombreux créanciers. Que, le jour où la fortune lui sourit, où ses affaires prospèrent, ceux-ci exigent le paiement des sommes qui leur sont dues, rien de plus naturel. Mais lorsque à la suite d'un accident, une indemnité a été allouée à un homme désormais infirme, pour lui permettre de vivre, il semble bien qu'une telle créance a un caractère alimentaire qui la rend insaisissable. Si l'indemnité allouée l'avait été sous forme de rente, peut-être eût-il été possible d'obtenir la levée des oppositions. La forme même de l'indemnité ne lui enlevait nullement son caractère. Il semble que le premier devoir du législateur,

le jour où il élaborera la loi si nécessaire sur les accidents de la voie publique, devra être d'étendre aux indemnités qui en résulteront, le caractère d'insaisissabilité, à l'égard de tous créanciers, autres que ceux qui auront concouru à faire obtenir cette indemnité. A la suite d'un accident, un homme a subi l'amputation du bras ou de la jambe ; il est désormais infirme. Hier, valide, il ne pouvait payer ses dettes. Du fait de l'indemnité qui a été allouée, est-il devenu plus riche ? Pas le moins du monde ; l'indemnité obtenue est destinée à lui permettre de vivre, puisqu'il est désormais incapable de travail, et c'est ce caractère alimentaire de l'indemnité allouée, que le tribunal devra proclamer en matière d'accidents de la voie publique, comme en matière d'accidents de travail, car on chercherait vainement une différence dans ces deux cas identiques.

Si donc, l'insolvabilité de l'auteur de l'accident est plus rare en matière d'accidents d'automobiles, elle n'en existe pas moins et nous n'avons pas à nous arrêter à l'objection de ceux qui proclament l'assurance obligatoire inutile, feignant de croire que le fait de posséder une automobile est plus qu'une présomption, une certitude de richesse. Nous n'en voulons pour preuve que l'exemple donné par la Société de transport des Postes. Certes, si les automobiles marchent dans Paris à une allure trop souvent exagérée, il en est peu qui d'une façon constante oseraient

marcher à l'allure de ces voitures, qui profitent sans doute de ce qu'elles assurent un service public, pour circuler à travers les rues de Paris, à des vitesses qui défient toutes les précautions des piétons, les plus prudents. Des interpellations répétées eurent lieu à ce sujet à la tribune du conseil municipal. Il semblait toutefois que s'il y avait là un danger public, la solvabilité de cette compagnie ne pouvait donner lieu à aucune crainte. Or il y a six mois cette compagnie était mise en liquidation, et ses nombreuses victimes attendent encore pour savoir quel dividende leur sera alloué.

Lorsque donc nous demandons l'obligation de l'assurance pour les propriétaires d'automobiles, comme pour tous les propriétaires de moyens de transport, ce n'est point en vertu d'idées préconçues, de je ne sais quel étatisme qui ne vise qu'à accabler la liberté et l'initiative de l'homme sous le poids de contraintes et d'obligations chaque jour plus lourdes. Ce sont les faits, l'expérience de chaque jour qui nous ont amené au sentiment de la nécessité d'une telle mesure. Il y a une vingtaine d'années l'opinion publique s'émut lorsqu'à la suite de faillites retentissantes de compagnies minières, des ouvriers, simples créanciers de la faillite, se virent priver de leurs salaires ; une loi intervint alors pour assurer le caractère privilégié de leurs créances. L'heure n'est-elle pas venue d'agir, de songer à des misères aussi

nombreuses et aussi dignes d'intérêt, lorsque en ouvrant chaque jour notre journal, nous y découvrons sous cette rubrique que tous les journaux ont dû se décider à créer : *Les accidents de la rue*, une liste comme celle que je relève au hasard, dans l'*Intransigeant* du 3 mars 1910, date où j'écris ces lignes.

Les accidents de la rue.

Tramway contre autobus.

Devant le numéro 151, rue de Rennes, ce matin, vers dix heures, le tramway 1007 « Clamart-Saint-Germain-des-Prés » a violemment tamponné l'autobus 736 « Montparnasse-Batignoles ».

Mme Delphine Thory, soixante-seize ans, 8, rue Boyet Barret, qui se trouvait sur la plate-forme de l'autobus, a été grièvement blessée aux jambes. Elle a été transportée à l'hôpital Laënnec.

Sous un tombereau.

Près de la porte du Point-du-Jour, extra muros, ce matin, vers neuf heures, le charretier Antoine Parnois, trente-neuf ans, 4, rue Frémicourt, est tombé sous les roues de son tombereau et a eu les jambes écrasées et le bras gauche fracturé.

Il a été transporté à l'hôpital Beaujon.

Sous une auto.

Rue du Louvre, l'auto 903 G. 9. a renversé, à dix heures

du matin, M. Pierre Luneau, soixante-huit ans, demeurant à l'hôtel du Volga, rue de Seine. Grièvement blessé au front, M. Luneau a été admis à la Charité.

Encore un homme écrasé.

L'auto 200 I-5 a écrasé un passant, vers une heure trois quarts, devant le n° 36 de la rue de Dunkerque.

Le choc a été tel que l'essieu de la voiture s'est cassé. L'essence du réservoir s'est répandue et enflammée.

Encore une victime !

Devant le numéro 107, boulevard Saint-Germain, vers midi, une automobile a renversé Mme Ferber-Broner, couturière, 24, rue Saint-Sabin.

Assez grièvement blessée à la tête, l'infortunée a été transportée à la Charité.

Un cycliste renversé.

A la même heure, devant le numéro 44, boulevard Saint-Germain, un cycliste, Georges Vildiod, dix-huit ans, 63, rue Baudricourt, a été renversé par une automobile.

Relevé le bras droit fracturé, il a été admis à la Pitié.

*
* *

Mais c'est surtout en ce qui concerne les propriétaires de moyens de transports, autres que l'automobile, que s'impose l'assurance obligatoire : petits patrons, petits industriels, assurés la plupart du temps en ce qui concerne les accidents du travail, mais négligeant pour la plupart, de s'assurer contre les accidents qu'ils peuvent causer aux tiers. Je me

suis expliqué plus haut en ce qui concerne les charretiers, les garçons laitiers ; chez ceux-là l'intempérance est la cause la plus fréquente d'accidents. Qu'ils viennent à tuer ou à blesser grièvement un homme dans la force de l'âge, un père de famille. L'indemnité de trente à cinquante mille francs que leur patron sera condamné à payer, sera le plus souvent le signal de la faillite ou de la ruine, et l'accidenté se trouvera en présence d'un insolvable. C'est à ceux-là surtout, chez lesquels la pratique de l'assurance est moins commune, qu'il importe autant dans leur intérêt que dans celui du public, d'imposer l'assurance. A la vérité beaucoup sont assurés, mais pour des sommes infimes : de deux à cinq mille francs en général. Et il apparaît que dans cette question de l'assurance obligatoire, le quantum de l'assurance reste le point délicat. M. A. Colin ne s'est point expliqué sur ce point, puisqu'aussi bien il préconise seulement un moyen, insuffisant selon nous, injuste à certains égards : celui du *fonds de garantie*, moyen excellent en soi, mais qui ne peut suffire à assurer seule la réparation de l'ensemble des accidents de la voie publique, et qui doit se combiner avec l'assurance obligatoire ; le fonds de garantie ne devant servir qu'à indemniser les victimes d'accidents dont l'auteur serait demeuré inconnu.

« Contre l'insolvabilité du propriétaire d'automobile, dit M. A. Colin, on peut songer à une garantie

qui serait l'*assurance obligatoire*. C'est une idée qui compte à l'étranger de nombreux partisans et que la commission du Sénat de Belgique vient de faire sienne. Il est probable qu'elle rencontrerait en France de nombreux adversaires. L'obligation de l'assurance n'a pas été admise (à tort croyons-nous) par la loi du 9 août 1898 ; il y aurait peu de chances pour qu'elle fût acceptée dans la matière des accidents d'automobiles. En fait, il n'est pas douteux d'ailleurs qu'un système de responsabilité *objective*, si on l'adopte, en ce qui concerne les propriétaires d'automobiles, rendra la pratique de l'assurance de plus en plus répandue parmi eux. Quand la loi met un *risque* à votre charge, bien imprudents seriez-vous si vous négligiez de vous assurer. Cependant nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire d'y contraindre les intéressés, si, du moins, on établit au profit des victimes des sinistres la garantie bien plus efficace que nous allons proposer contre l'insolvabilité possible de l'auteur de l'accident et son anonymat. »

Il nous apparaît que M. A. Colin s'est exagéré les résistances que rencontrerait l'obligation de l'assurance. Et il est bien certain que l'on ne l'a point admise en 1898. Mais les idées ont évolué depuis cette époque ; la pratique de l'assurance est entrée dans nos mœurs, et peu à peu s'étend dans toutes les branches. Et si l'assurance obligatoire pour les patrons en matière d'accidents de travail n'est point

venue compléter la loi de 1898, lors des discussions dont elle a été à nouveau l'objet au cours de ces dernières années, c'est qu'en fait tous les patrons sont assurés, tout au moins dans une proportion de 90 à 95 0/0. Nul doute que si les patrons avaient refusé de s'assurer, et si les ouvriers s'étaient trouvés en présence d'insolvables, l'opinion publique se fût émue et eût imposé aux patrons l'obligation de l'assurance.

Que le *fonds de garantie* soit une excellente création contre l'accident anonyme, nous en sommes d'accord ; idée heureuse qui incitera les conducteurs de moyens de transport à faire eux-mêmes leur police, afin que le fonds de garantie jouant le moins souvent possible, la prime qui leur sera demandée soit en quelque sorte réduite à rien. Il ne saurait en être de même contre l'insolvabilité. Le fonds de garantie deviendrait dans l'esprit de la plupart, comme une compagnie d'assurances mutuelles. La prime payée se substituerait à la prime payée jadis à la compagnie d'assurances ; pour faire face aux indemnités dont le chiffre serait accru dans des proportions considérables par l'établissement du risque de propriété, la prime devrait devenir énorme, et les riches paieraient pour les pauvres, les prudents pour les imprudents. Et contre le patron, le conducteur insolvable, le fonds de garantie, ne trouverait pas plus de recours que l'accidenté lui-même.

C'est donc avec raison selon nous que le Sénat de

Belgique, donnant un exemple qui sera rapidement suivi, a proclamé le principe de l'assurance obligatoire. Le point délicat reste le quantum. Qui le fixera et jusqu'à quelle somme ? Le rapporteur, M. Braun, propose une somme de 30.000 francs. Cette somme sera-t-elle toujours suffisante ? Il est des accidents qui donnent lieu à des dommages-intérêts plus importants. En voici un exemple découpé dans le *Matin* du 7 mars 1910.

L'auto fatale.

Une automobile conduite par M. Gaston Vasseur, demeurant, 50, rue Raspail, à Levallois-Perret, roulait à toute vitesse, avenue Daumesnil, hier après-midi. Soudain deux femmes tentèrent de traverser devant elle la chaussée. C'était Mme Marie Falguière, trente-sept ans, ménagère, habitant, 2, place des Vosges, et sa nièce, Mlle Marie Mayre, vingt-cinq ans, qui arrivait de la Corrèze. Ce fut en vain que le chauffeur bloqua ses freins pour éviter... l'inévitable

Dans son élan, la voiture renversait Marie Falguière et lui défonçait la poitrine, cependant que Marie Mayre gisait sur le sol, le crâne fracturé.

Les deux blessées furent admises peu de temps après à Saint-Antoine, où on conserve peu d'espoir de les sauver.

Elles ne devaient pas être d'ailleurs les seules victimes de ce lamentable accident.

En effet, M. Vasseur, en voulant éviter les malheureuses, avait jeté son véhicule sur la tapissière de M. Detrotche, fabricant de meubles, 12, rue Moreau. Sous le choc

terrible, les vitres volèrent en éclats, blessant cruellement au visage Mme Edith Maisnil qui se trouvait dans l'auto. Elle put néanmoins regagner son domicile, 8, rue Léopold-Robert.

Une active enquête est ouverte pour établir les responsabilités.

Je ne serais point surpris que l'enquête démontrât que la responsabilité de l'accident incombent aux deux malheureuses femmes. Mais s'il en était autrement, et avec quelque parcimonie que nos tribunaux allouent les dommages-intérêts, et il est bien certain qu'une somme de 30.000 francs serait insuffisante. C'est là le point le plus délicat de la question, celui que le législateur ne saurait traiter qu'avec le plus de réserves, après s'être entouré de tous les renseignements possibles notamment auprès des compagnies d'assurances.

*
* *

A en croire les défenseurs de l'automobilisme, de tels projets n'iraient à rien moins qu'à la ruine de l'industrie automobile, et étendus aux véhicules de toute nature, à la ruine du tourisme et de l'industrie des transports.

Ces plaintes sont à peu de chose près, les mêmes que celles que fit naître la loi sur les accidents du travail, qui, à en croire les protestataires, devait

entraîner la ruine de l'industrie française. Elles ont le tort de ne tenir aucun compte de ce fait, que l'assurance, moyennant le paiement d'une prime légère, élimine en quelque sorte le risque en le répartissant. Etant donné le nombre immense des véhicules à traction hippomobile ou automobile, on voit combien serait minime la cotisation imposée pour constituer le fonds de garantie destiné à indemniser les victimes d'accidents anonymes.

Restent, il est vrai, les bicyclistes dont on ne peut point ne pas parler dans une étude sur les accidents de la voie publique. C'est qu'en effet, il suffit d'avoir vu des bicyclistes descendre à toute allure l'avenue des Champs-Élysées, pour se rendre compte de la gravité des blessures causées en cas de rencontre. Dans la statistique des accidents émanant de la préfecture de police et que nous avons citée plus haut, les accidents causés par des bicyclistes entrent en effet pour :

1.996 sur 13.303 en 1902.

1.949 sur 14.453 en 1903.

2.680 sur 13.901 en 1904.

1.929 sur 15.452 en 1905.

2.105 sur 16.136 en 1906.

En 1906, le nombre d'accidents causés par les bicyclistes est double presque du nombre d'accidents causés par les tramways ou les automobiles.

Or c'est en cette matière surtout qu'apparaît la

nécessité de l'obligation de l'assurance. Je ne crois point exagérer, en disant que la proportion des bicyclistes assurés ne dépasse pas 2 à 30/0. Aussi le plus souvent, après une courte enquête sur les moyens d'existence et la solvabilité de l'auteur de l'accident, la victime, quelle que soit la gravité de ses blessures, renonce à une instance dont elle paierait inutilement les frais. C'est que la bicyclette n'est plus l'instrument de luxe et de sport qu'elle était il y a une quinzaine d'années; elle est aujourd'hui « le cheval du pauvre » et nombreux sont les ouvriers, qui ont acheté une bicyclette, pour se rendre à leur travail, à Paris comme à la campagne. Comment imposer un surcroît de charges, tel qu'une prime d'assurance, à des gens qui sont loin de posséder les ressources que suppose un attelage ou une automobile.

C'est ici qu'intervient le mécanisme de l'assurance, qui permet de réduire à presque rien, en l'étendant à tous, un risque grave par ailleurs. La même statistique à laquelle nous faisons allusion nous apprend, en effet, que la proportion des accidents de bicyclette est de 1,18 à 1,30 0/0. Si l'on réfléchit de plus, que l'accident anonyme reste l'exception pour les bicyclistes, que tout accident, tout choc, démonte et désarçonne, et qui se trouvent, par conséquent, du fait de l'accident, dans la presque impossibilité de prendre la fuite, on se rend compte de la cotisation

extrêmement minime, quelques centimes à peine, que devrait payer le fonds de garantie spécial aux bicyclistes. Reste la nécessité de l'assurance en ce qui les concerne, et étant donné le nombre chaque jour croissant des bicyclettes mises en circulation, la prime d'assurances en ce qui concerne les bicyclistes, ne dépasserait sans doute pas un ou deux francs.

Si nous multiplions par 5, pour avoir à peu près le nombre des accidents anonymes dans la France entière, le chiffre de 500 environ relevé dans le département de la Seine, on voit que le risque à répartir sur l'ensemble des véhicules existant en France, se réduirait à fort peu de chose, à peine quelques francs. Bien entendu que le camion ou l'attelage à un cheval, ne comportant point les mêmes chances d'accident, n'auraient point à payer une prime égale à celle exigée pour l'automobile.

Reste maintenant la question de l'assurance, et si nous n'avions point à nous attarder aux campagnes de mauvaise foi menées contre cette idée juste et nécessaire, c'est qu'en fait, à Paris tout au moins, la plupart des propriétaires, 80 0/0 environ, sont assurés. Leur seul tort, surtout pour les petits patrons, est de n'être assurés souvent que pour des sommes insuffisantes. Il s'agit donc seulement d'étendre à une petite minorité encore réfractaire, les bienfaits de l'assurance, autant dans son intérêt que dans l'intérêt du public.

La seule question qui se pose est celle de la surcharge nouvelle résultant de l'augmentation des primes par suite de la création du risque de propriété. Laissons ici une fois de plus la parole à M. A. Colin :

« Pour ce qui est de la majoration des charges résultant de la substitution du système du *Risque* à celui de la *Faute*, j'ai cru pouvoir démontrer précédemment que la proportion actuelle des cas où les tribunaux repoussent la demande de la victime pouvant être évaluée à 20 0/0 (1), la réforme aboutirait en tout à un relèvement identique des tarifs des compagnies d'assurances contre les accidents, soit à une majoration des primes d'un cinquième. Cette évaluation était encore exagérée. Elle doit être réduite pour les deux raisons suivantes :

Tout d'abord, il ne faut pas croire, ainsi que nous pouvions paraître le prévoir, qu'avec la loi nouvelle

(1) On voit combien nos conclusions sont plus pessimistes. Tandis que d'après M. Colin le nombre des victimes qui se voient refuser une indemnité est seulement de 1/5 ou 2/10, la statistique du Parquet donne 9/10. Certes je suis loin d'avoir le culte des statistiques, et je ne prétends point que ce chiffre soit absolument exact. Mais il est certain que le nombre des victimes déboutées est beaucoup plus grand que ne l'indique M. Colin, et que le relèvement des primes sera beaucoup plus considérable. Il est vrai que l'extension du nombre des assurés viendra combattre ce relèvement dans une proportion très forte. Et l'exemple de la loi sur les accidents du travail est là pour nous rassurer sur la prétendue crise que ce relèvement ferait subir à l'industrie des transports.

on aboutirait à la condamnation du chauffeur *dans tous les cas*. Et, en effet comme on l'a vu, à supposer adoptées les règles nouvelles, la porte reste largement ouverte à la défense ; l'automobiliste peut triompher dans bien des hypothèses, dans le cas de faute grave de la victime, dans celui de force majeure dans celui de faute d'un tiers. Ces hypothèses doivent venir en diminution de la majoration escomptée.

De plus, ce serait une erreur de penser que l'adjonction d'un signe nouveau ou l'aggravation du risque existant, se traduisent, dans le calcul de primes par une progression exactement proportionnelle. Si l'on jette en effet les yeux sur les tarifs des compagnies d'assurances, on constate que l'augmentation des primes devient de moins en moins sensible à mesure que grossit le risque assuré. C'est en cette matière qu'il serait vrai de dire qu'il n'y a que le premier pas qui coûte. Par exemple, à Paris (tarif n° 1) une automobile de luxe de 30 à 39 HP paiera 280 francs pour un risque de 5.000 francs. Pour un risque de 50.000 francs, dix fois supérieur, elle ne paiera pas 2.800 francs, mais 420 francs seulement. Une automobile professionnelle de 10 à 12 HP dans une grande ville (tarif n° 2), pour un risque de 5.000 fr. paiera 140 francs, et seulement 220 francs, pour un risque de 50.000 francs. A la campagne (tarif n° 3), une automobile de 13 à 19 HP servant au transport des marchandises paiera 145 francs pour

un risque de 5.000 francs et 220 francs pour un risque de 50.000 francs. Voilà pour l'augmentation du risque. Quant à l'adjonction du risque nouveau, elle ne se traduit point par des majorations plus fortes. C'est ainsi que d'après le tarif n° 1, lorsque les polices doivent couvrir le risque des accidents à survenir au mécanicien (Lois du 9 avril 1898 et du 12 avril 1906), ce supplément pour une voiture de luxe de 16 HP et une garantie de 25.000 francs se traduira par une majoration de 22 fr. 50 et portera la prime totale de 255 francs à 277 fr. 50 seulement !

Si nous considérons que le supplément de risque créé par une réforme des règles sur la responsabilité, dans le sens indiqué précédemment, est, semble-t-il, bien loin d'égaliser celui qui résulte de l'assujettissement du propriétaire à la loi sur les accidents du travail, ne sommes-nous pas autorisés à conclure que la répercussion de la réforme sur le budget de chaque automobiliste, même à prendre les machines les plus onéreuses, se traduirait par une majoration des primes d'assurance susceptible de se compter annuellement non par des centimes, mais par des dizaines de francs. Bien faible sacrifice en vérité, largement compensé par les avantages moraux et même matériels que les automobilistes prudents retireraient d'une loi de pacification. »

*
* *

Quant au principe de l'obligation lui-même, est-

il nécessaire de le légitimer et de le défendre ? A quoi bon, puisqu'il constitue non une création de l'esprit, mais le résultat de l'expérience. L'assurance obligatoire, comme les retraites ouvrières, comme l'instruction obligatoire, procèdent du progrès même des sociétés modernes, du développement des liens sociaux. L'individualisme anarchique a fait son temps; le laissez-faire, laissez-passer ne compte plus qu'un petit nombre de fidèles. C'est seulement par l'extension des liens sociaux, qu'apparaît comme possible ce développement de la personne humaine, qui est la base de la morale moderne. Ce n'est pas en s'isolant de ses semblables, mais en sentant plus profondément chaque jour la force des liens qui l'attache à eux, que l'homme affirme sa personnalité. L'exaltation du moi a pour condition nécessaire, non point le relâchement, mais l'exaltation du lien social. Et le développement des nations modernes devait avoir fatalement pour conséquence la création d'un réseau croissant d'obligations. Les clameurs des foules déchaînées ont appris à l'homme libre que sa liberté n'était qu'un leurre, et que l'ignorance des foules déchaînées était un danger pour sa culture; les épidémies contagieuses lui ont révélé que sa santé était fonction de la santé d'autrui; le fardeau croissant des charges publiques l'a forcé de reconnaître que l'imprévoyant était un danger pour le prévoyant. De même que les fils paient pour les pères, et que les lois

mystérieuses de l'hérédité résument dans l'homme tous les actes de ses aïeux, les lois mystérieuses de la vie sociale rendent chaque homme solidaire des actes de ses semblables. Un écrasé, un infirme, c'est une force enlevée à la production, une femme, des enfants, des épaves humaines à la charge de la société. Et si celle-ci se refuse à entendre leurs cris de détresse, ce sont les problèmes du paupérisme, de l'hygiène publique, de la prostitution, de la criminalité qui viennent affirmer à nouveau la fatale répercussion de tous les actes humains les uns sur les autres. L'humanité n'est que la justice intelligente : celle qui prévoit pour ne pas être obligée de réprimer.

Contre le risque que vous fait courir votre propriété, j'ai le devoir de vous contraindre à vous assurer. Au nom de la justice : car c'est vers moi, vers la loi qu'avec une confiance absolue se tourne votre victime ; au nom de la loi que j'ai faite, dont je porte la responsabilité morale, et qui doit lui assurer une juste réparation, qui vous garantit le libre exercice, la libre jouissance de votre droit de propriétaire, et qui doit garantir également les réparations dues à ceux que l'exercice de votre droit pourrait léser ; au nom de votre intérêt : car en étendant ce risque à tous ceux qui le partagent, j'atténue au point de la rendre insensible la charge qu'il fait peser sur vous ; au nom de mon intérêt, enfin : car, Société, je souffrirais également de votre ruine et de celle de votre victime.

*
* *

Allons-nous maintenant nous arrêter aux objections de ces défenseurs de l'automobilisme, qui prétendaient hier que l'accident est en quelque sorte la rançon du progrès, et que les réformes proposées ont subitement mués en défenseurs de la sécurité des piétons ?

Le fonds de garantie, selon eux, c'est la prime au délit de fuite, comme l'assurance obligatoire est la prime à l'accident.

Comme si vraiment la perspective de voir ou non sa victime indemnisée, peut peser un instant dans la conscience de l'homme assez lâche, pour s'enfuir après avoir causé un accident ! Et pour ce qui est de cette idée, que le conducteur du véhicule, certain de savoir que l'accident causé par lui sera payé par la compagnie d'assurances, pour ce qui est de cette certitude de l'irresponsabilité que ferait naître l'assurance obligatoire, c'est faire trop bon marché de responsabilités que nous n'avons jamais songé à abolir, que nous voudrions voir appliquer avec une autre rigueur, je veux dire les responsabilités pénales. Le jour où le respect de la vie humaine serait affirmé par les tribunaux au regard du snob écraseur comme de l'apache ; le jour où les tribunaux se mettraient à rechercher s'il n'y a point comme une préméditation dans le mépris constant du danger que l'on peut faire cou-

rir à ses semblables, le jour où le fait d'avoir tué un de ses semblables ne serait plus sanctionné par une peine dérisoire de 25 francs d'amende ; les chauffeurs sentiraient non point diminuer, mais s'affirmer en eux le sentiment de certaines responsabilités. Il suffirait pour cela d'une circulaire du Garde des sceaux, enjoignant aux magistrats du parquet de prêter une attention particulière aux affaires de blessures et d'homicides par imprudence, d'intervenir dans les débats, d'interjeter appel de toutes les décisions de justice, marquées au coin d'une bienveillance qui frise l'oubli de la sécurité publique, but suprême des lois.

C'est sur ce vœu que je terminerai.

En adressant, à la fin de ces pages, mes respectueux remerciements à M. Colin, qui a bien voulu m'aider de ses conseils dans une étude où je ne pouvais apporter que mes impressions d'avocat, amené à plaider un grand nombre d'accidents de la voie publique, et conduit ainsi à se rendre compte des défauts de notre législation en cette matière.

Vu :

Le Président de la thèse,
AMBROISE COLIN.

Vu :

Le Doyen,
P. CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer :

*Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
Pour le Vice-Recteur, l'inspecteur d'Académie.*
FONTAINE.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CHAPITRE PREMIER. — La progression des accidents.	1
CHAPITRE II. — Les réformes proposées.	40
CHAPITRE III. — Les modalités juridiques nouvelles. .	73
CHAPITRE IV. — L'assurance obligatoire	113

Imp. J. Thevenot. Saint-Dizier (Haute-Marne)